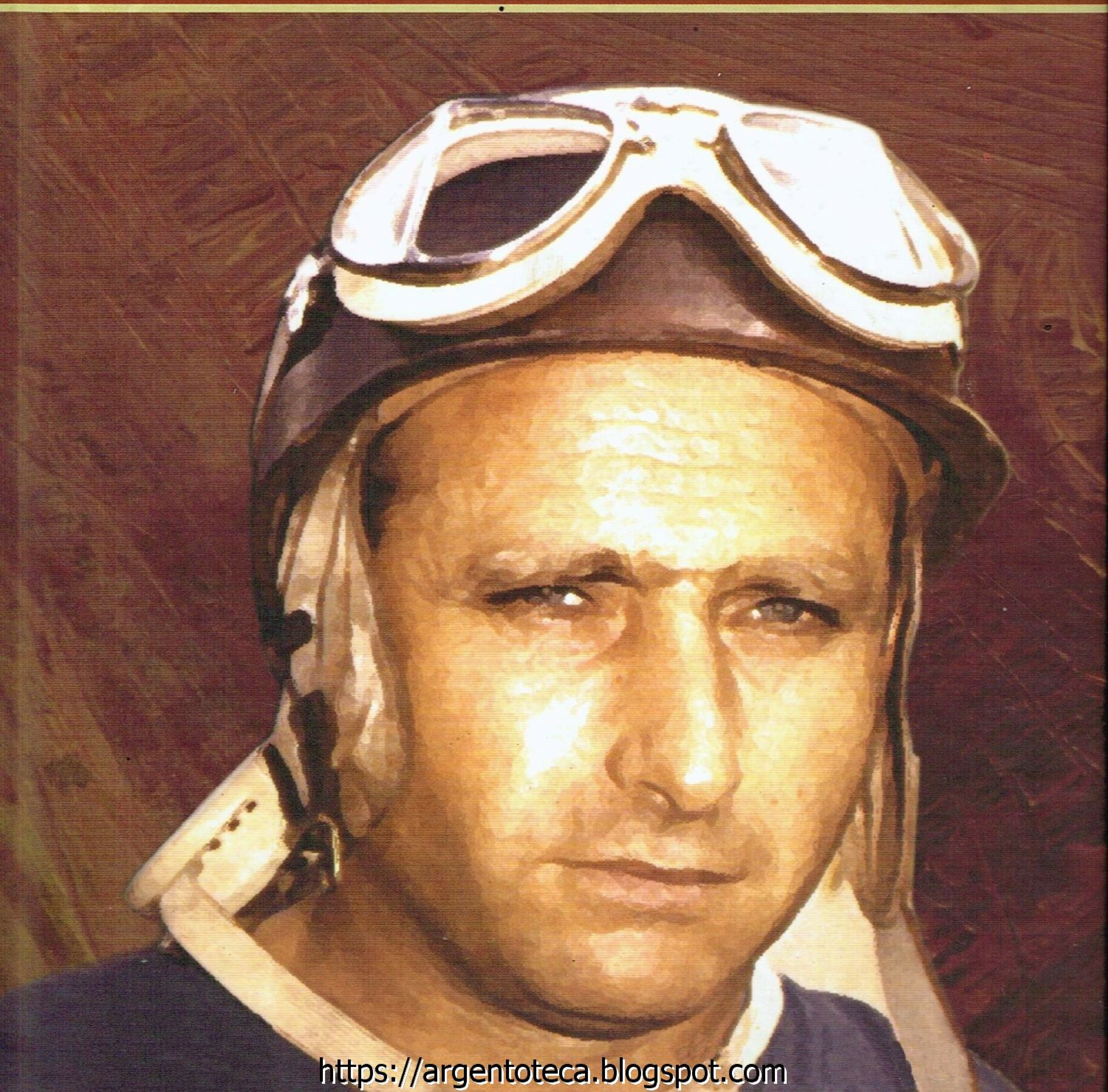
JUAN MANUEL FANGIO



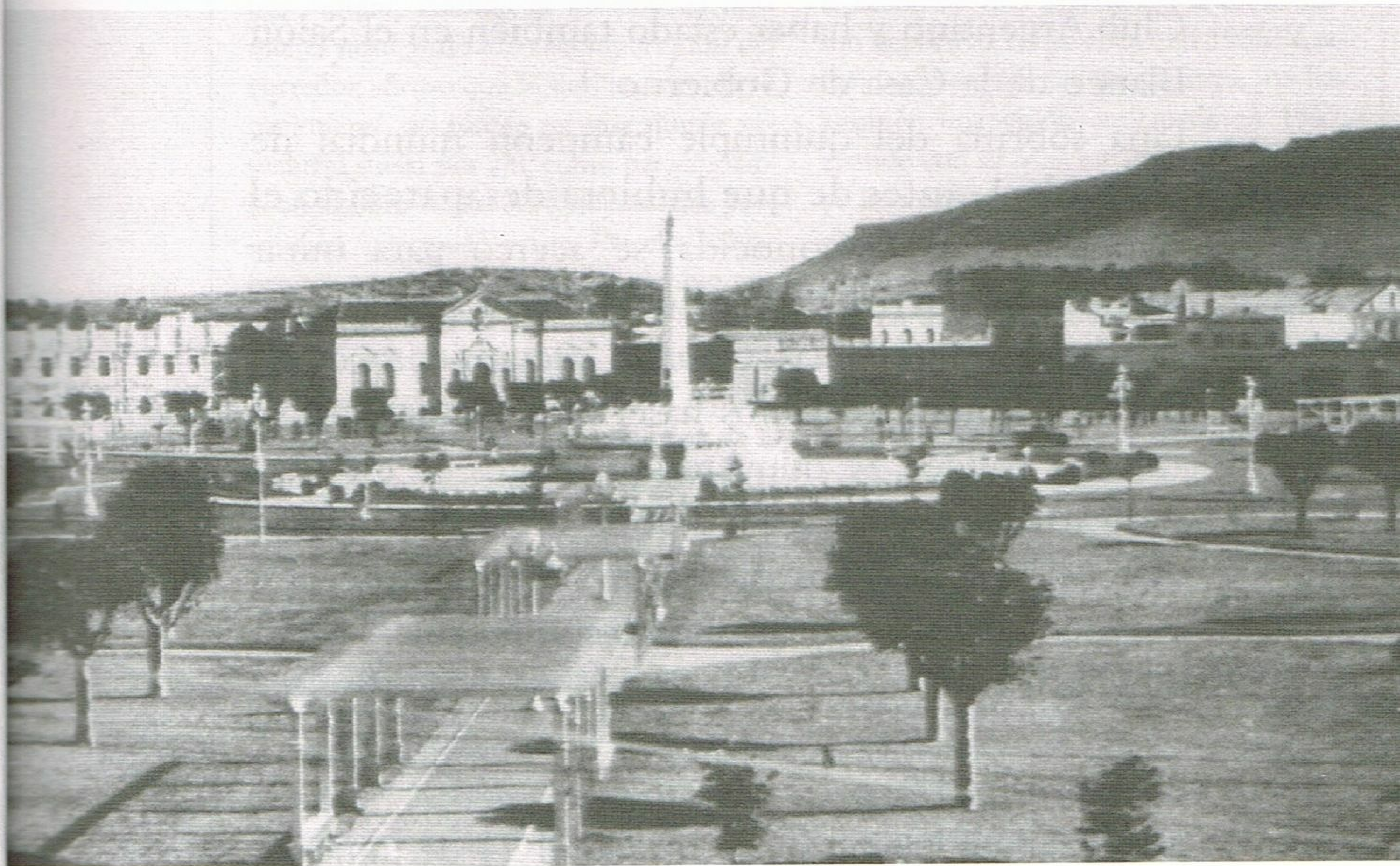
Juan Manuel

FANGIO

Juan Manuel
FANGIO

Índice

Un día antes



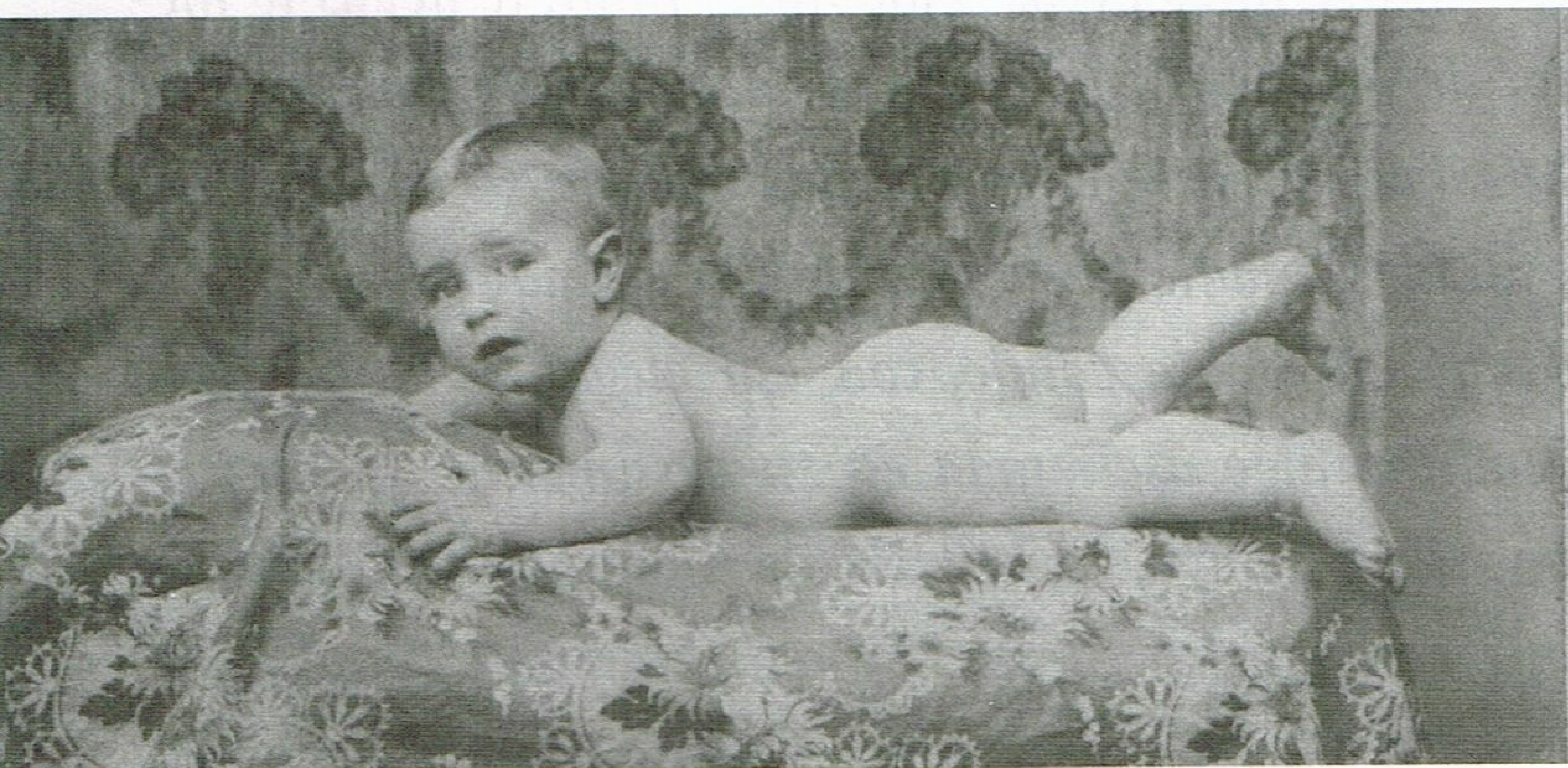
Se inclinó sobre el ataúd para besarlo y alcanzaron a escucharse unas pocas palabras: "Juan, te llevás lo mejor de mi vida". Los que se encontraban más cerca de la cabecera, entre ellos muchos deudos, se miraron extrañados. Nadie pudo decir quién era aquella mujer, ni de dónde había salido, con esa elegancia de la edad madura, algo aseñorada en su vestimenta. Conservaba, sin embargo, la belleza de algunas chicas jóvenes que modelan su cuerpo. Se retiró tan sola como había llegado, sin hablar ni mirar a nadie.

La capilla ardiente de Juan Manuel Fangio había sido trasladada a Balcarce, en la provincia de Buenos Aires, después de pasar por la sede del Automóvil Club Argentino y haber estado también en el Salón Blanco de la Casa de Gobierno.

Una sobrina del quíntuple campeón mundial de Fórmula 1, antes de que hubiera desaparecido el taconeo de la desconocida, se acercó para mirar adentro del féretro. La boca del muerto se veía sonrosada de rouge labial. Con un movimiento de su pañuelo, limpió los labios hasta que adquirieron su anterior palidez. Se diluyeron los rasgos en ese apagado rostro que había perdido la luz de los agudos ojos celestes, aquellos ojos que deslumbraron a las mujeres y echaron chispas en las competencias automovilísticas.

El nacimiento

Juan Manuel Fangio había nacido el 24 de junio de 1911, a las doce y diez de la noche. Sin embargo, en el registro civil de Balcarce está anotado un día antes. Al parecer, fue el padre, don Loreto Fangio, quien,



JUAN MANUEL a los cinco meses de edad, Nov.1911. (Museo Fangio).

Llegar antes

El periodista Roberto Carozzo, en su libro *Fangio, cuando el hombre es más que el mito*, realizado con supervisión del corredor, afirmó que lo del "registro de su nacimiento no parece ser una simple casualidad suelta por ahí, como para anotarla en el libro de las curiosidades. Esa percepción anticipada existe. De ella hablaban ya cuando Fangio pasa indemne entre los múltiples accidentados del Grand Prix de Mónaco de 1950; o cuando en 1953 se escurre por el mínimo espacio que deja Ascari en la cuerda interna de la 'curva del pórfido', en Monza, perdido el control de su Ferrari, para ir Fangio en busca del único triunfo mundial de una Maserati en dos años de vigencia de la Fórmula 2, en tanto Marimón se estrella contra Ascari y Farina pierde tiempo patinando sobre el pasto de la banquina externa. ¿O acaso tampoco existe una percepción anticipada cuando pasa indemne por entre la explosión de metales que signará la catástrofe más grande del automovilismo deportivo, en Le Mans, en 1955? Y, saliendo de ese vórtice de desastres, ¿no hay también una visión anticipada en 1957, cuando con su Maserati 250 F (...) destruye las ilusiones de sus rivales en una serie de maniobras perfectas que se hilvanan carrera tras carrera? Y esos adversarios no son en absoluto débiles. Por un lado Ferrari, marca a la que Fangio deja como campeón en 1956 y que volverá a coronar a Hawthorn en 1958, por otro lado, los temibles Vauxhall ingleses que se apoderarán de la Copa de Constructores de 1958, más los también británicos brm que por fin comienzan a mostrar los dientes con su nuevo modelo (...) Nada ni nadie puede con él. El hombre que afirmaba con sabiduría campesina que 'nadie muere las vísperas', se desplaza por este mundo como si hubiese, efectivamente, nacido un día antes".

en el momento de hacer los trámites, en su hablar con mucho de italiano, informó que su hijo había nacido "anoche". Así se originó una confusión prolongada en sus documentos legales que, de un modo premonitorio, pareció acentuar nada menos que esa anticipada premura que habría de convertirse en el eje de la vida profesional de Fangio: la necesidad de llegar siempre antes. Algo que habría de definir toda la actividad de aquel recién venido al mundo con el nombre de Juan Manuel. El segundo nombre fue aportado por su padre, en honor al rey Vittorio Emanuele de Italia.

En los orígenes

El azar decidió el arraigo de Loreto Fangio en la Ar-

gentina. Su padre, Giuseppe, era de Castiglione Messer Marino. A unos 50 km, en Tornarece, vivían los padres de Herminia Déramo, que luego sería la esposa de Loreto y la madre de Juan Manuel. Las familias no se conocían, aunque ambas eran de la provincia de Chietti, en la montañosa región de los Abruzos, en Italia. También el azar los uniría muchos años después.

En 1887 Giuseppe arribó a la Argentina. Fue un pionero, llegado de una bella, despoblada y aislada región, desde donde en 1910 emigraron siete mil abruzos a la Argentina y otros miles habrían de continuar el éxodo.

Giuseppe Fangio no tardó mucho en trasladarse a la localidad de Coronel Vidal, en aquella época llamada Arbolito, y desde allí, a Sierra de los Padres, donde se dedicó a hacer carbón vegetal con maderas de arbustos silvestres del monte. Tres años más tarde logró comprar unas diez hectáreas de tierra virgen sobre la Ruta Provincial 55, cerca de Balcarce. Y pudo traer al resto de la familia: sus hijos Francisca, Francisco y Loreto. En América nació el último, Alfonso.

Loreto tenía siete años cuando se embarcó en la bodega de tercera, la de menor categoría del barco que transportaba a aquellos pobres inmigrantes. Se entretenían espiando a los que bailaban al son de algún acordeón. Se afincó junto con su familia y después de haber permanecido tres años en aquellos campos donde los caballos eran los reyes y servían para arrear el ganado, un buen día Loreto se fue hasta Tres Arroyos para levantar la cosecha. Viajó en carreta y el trayecto demoró dieciocho días. Permaneció allí otros tres años, acostumbrándose a merodear y entretenerse por cierta esquina del pueblo donde se

levantaba la pulpería "La Tigra".
En aquellos feraces campos, hombres y mujeres, llegados sobre todo de España y de Italia, vivían bajo el peso de un sol nuevo y desconocidas estrellas. Tenían que acostumbrarse a convivir con los criollos del lugar, cuyas chozas, hechas de piedra y de una argamasa que llamaban adobe, albergaban insectos de temidas picaduras.
Hombres y mujeres, todos por igual, cargaban pesados baldes de agua y sembraban y cosechaban en agotadoras jornadas. Sus vidas se habían vuelto tan austeras como para haber perdido, casi, hasta la religión de sus ancestros. Estos campesinos, a quienes en la Argentina se denominaba chacareros, y especialmente los que llegaban de la península itálica, estaban obligados a hacerse entender en ese incomprensible lenguaje, mezcla de español y del idioma de origen, al que los sometía el éxodo.
El fin de la cosecha se festejaba con acordeones, violines y mandolinas, y bandas de músicos italianos; en ocasiones, en algún lugar de la ciudad más próxima, podía escucharse al tenor Caruso en un fonógrafo. Recordaban con nostalgia la bandera tricolor. La nueva era blanca y celeste y en el medio tenía un sol de ilusión.
Hasta ese pueblo de Tres Arroyos, ya convertido en ciudad, mucho más tarde lo llevarían de visita sus hijos en un Torino que tardaría una hora y media en hacer el viaje. Fangio recordaba que su abuela en una ocasión había tenido que buscar a Loreto con la policía, ya que habían perdido contacto con él, un chico de apenas trece años. Lo encontraron trabajando en unas caballerizas y, una vez reintegrado a su familia, volvió a la chacra, a la ruda batalla



DOÑA Herminia y Don Loreto recién casados con 17 y 19 años respectivamente. (Museo Fangio).

de la tierra y del pan.

Al poco tiempo, Loreto comenzó a manifestar el propósito de retomar su vida independiente. Las actividades lejos de su casa, pese a su corta edad, le habían permitido convertirse en un buen jinete, que recogía a campo traviesa una tropilla arisca, en épocas en las que no existían alambrados. El improvisado jinete se había fabricado en la herrería unas espuelas, metiéndole un par de clavos a un trozo de metal para que su caballo perdiera sus mañas de potro arisco. Después de haber tenido semejante libertad, regresar a la rutina de una insípida vida campesina para sembrar y cosechar papas –especialidad de la zona– no tenía mucho atractivo, por lo cual pensó en volver a Italia con la excusa de cumplir con el servicio militar y de casarse. Al menos, era eso lo que comentaba con insistencia.

El azar reúne a los padres

Por aquellos tiempos, entrar en relación con jóvenes mujeres no resultaba fácil. En una ocasión –cuando tenía cerca de quince años–, Loreto concurrió a una fiesta en el cerro, en una casa donde vivía una muchacha que le gustaba. Después de haber bailado algunas piezas con ella, la joven comenzó a mostrar preferencia por un forastero recién llegado. Loreto no se resignó al rechazo e insistió. Una y otra vez la chica se excusó. Como una costumbre de aquellos ámbitos, la dueña de casa y madre de la muchacha

llevaba colgado del cuello un silbato al que hacía sonar ante la menor incorrección de las parejas. Aprovechando que la señora estaba lejos, Loreto volvió a invitar a la joven. Se repitió lo que consideraba un rechazo que lo ponía en ridículo ante sus amigos. "Así que conmigo estás cansada pero no para ese cajetilla", fue su sorpresiva réplica, acompañada de un sonoro cachetazo. Loreto huyó a la carrera mientras, a sus espaldas, resonaba aquel fatídico pitido que nunca acabaría por perderse en la lejanía de esa noche de juventud.

Finalmente su hermano menor, Alfonso, le sugirió darse una vuelta por el pueblo de Balcarce. Allí vivía la hija de un hombre que había sido contratado para hacer algunas tareas en la chacra familiar.

"Cuando conozcas a esa muchacha, te aseguro que se te van las ganas de volverte a Italia" fue la sugerente frase de quien hacía una apuesta fuerte porque no se resignaba a perder a su hermano. No tuvo que insistir mucho. Ensillaron los caballos para trotar los diez kilómetros que los separaban de Balcarce. Cuando volvieron, Loreto y Herminia, aquella jovencita de los Abruzos, habían iniciado el noviazgo. Hubo consentimiento de parte de ambas familias, frecuentes visitas del novio que no conseguía intimar con su amada, bajo la atenta vigilancia de los padres. En una de aquellas ocasiones, inquieto por acercarse a ella al menos con una mínima señal por debajo de la mesa, se confundió y tropezó con el pie del suegro.

El 24 de octubre de 1903, Loreto, de diecinueve años, y Herminia, de diecisiete, se casaron y se fueron a vivir a la casa de Giuseppe en el campo. Al poco tiempo, Loreto dejó atrás las farras y su gusto por

el acordeón y pasó de lleno a dedicarse a las tareas de albañilería, que había sido en Italia el oficio de su familia. Llegó a destacarse como frentista artístico, al que solicitaban para engalanar las modestas casas nuevas que empezaban a levantarse en Balcarce. Pronto consiguió un crédito que invirtió en un terreno de unos 2.500 metros cuadrados –casi un cuarto de manzana– en la calle 13 entre 6 y 8, de Balcarce. Era la importante "calle de las volantas", camino por el que pasaban los coches a caballo que iban a la estación del ferrocarril. A esa casa de la calle 13, número 321, trasladó a su madre ya viuda; ahí nacieron José, Celia, Herminia, Juan Manuel, Rubén y Carmen.

La casa se fue ampliando a medida que llegaron los hijos, y el suegro compró una fracción en la misma manzana, así como también algunos hermanos de Herminia. La manzana de tierra acabó por albergar a una enorme familia y a sus descendientes.

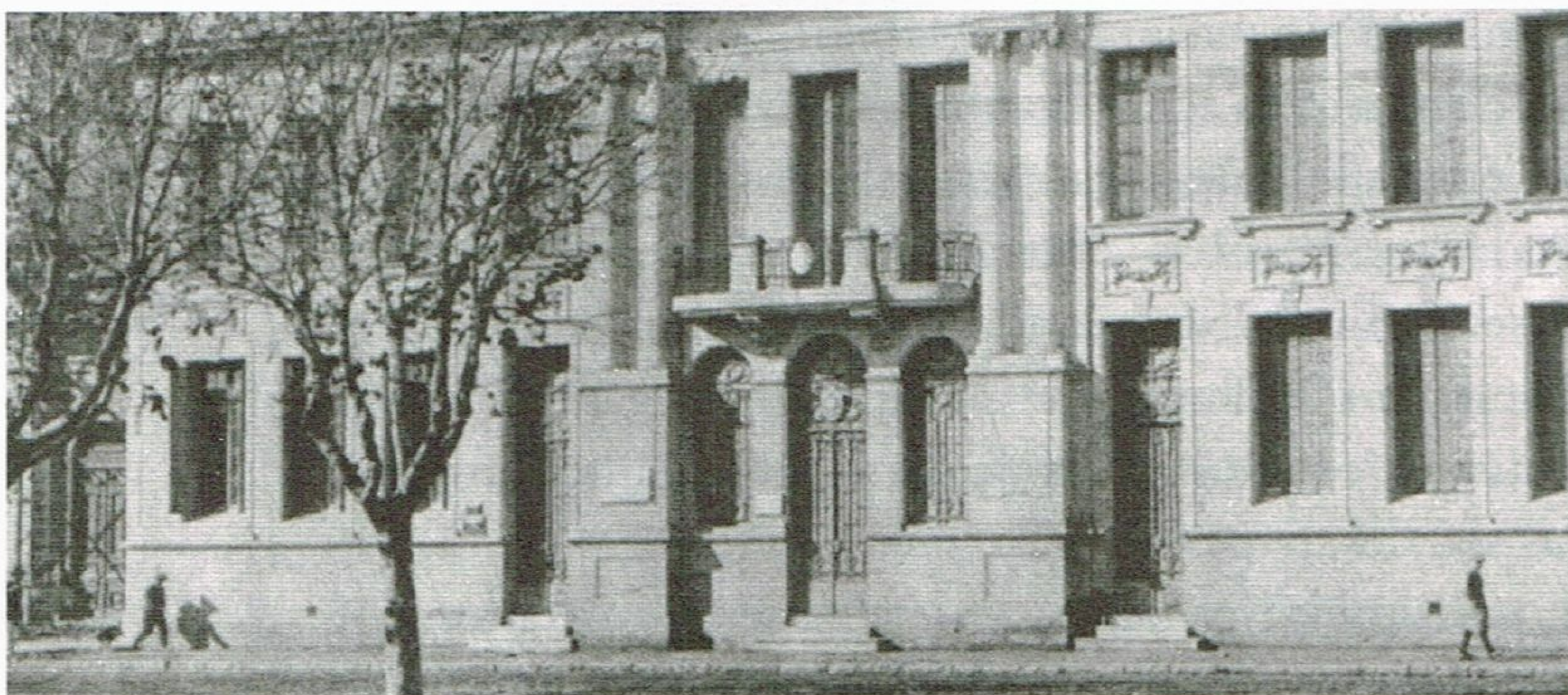
Aquella era la típica casa de suburbio al estilo "chorizo", con habitaciones comunicadas entre sí por puertas y que miraban a una galería. La cocina estaba en uno de los extremos y el baño, por entonces apenas un retrete, en el otro. Un par de habitaciones al frente, un cuarto de estar, una cocina amplia que oficiaba de comedor y después venía la serie de dormitorios. Detrás estaba el extenso jardín con limoneros y rosales. En el medio del jardín, alejado de la huerta, había enterrado un duro y grueso poste: era el palenque donde se ataban a los caballos. Los pisos eran –y así se han mantenido hasta hoy– de típicas baldosas calcáreas realizadas con estructuras de hierro, decoradas con motivos estilizados y de colores claros. El techo conserva todavía su estructura de

chapa de zinc acanalada. Había un aljibe, una bomba de agua y la torre de un molino pequeño: el viento era suficiente para mover las aspas, en esa localidad elevada sobre el nivel del mar y con un chato caserío. En 1951, cuando Juan Manuel le regaló el televisor a su familia, el molino sirvió para ubicar la antena, porque en días de tormenta se interrumpían las señales.

Los empresarios y amigos extranjeros invitados por el quíntuple campeón del mundo, cuando llegaban a la casa de Balcarce, se sorprendían ante su modestia.



Junto a sus hermanos José, Celia y Herminia. (Museo Fangio).



ESCUELA N° 4 de Balcarce. (Museo Fangio).

Fangio nunca quiso modificar lo que venía del tiempo de sus padres. Tampoco se decidió a construir otra, aun cuando, como se decía, "había echado buenas". El cambio llegó cuando el campeón comenzó a organizar su Fundación y entonces consideró la utilidad de un quincho donde se realizaran las multitudinarias reuniones. En el fondo del jardín, cortándolo íntegramente de modo transversal, levantó un luminoso quincho con amplios ventanales. Lo encargó con techo de rojas tejas francesas y todo de material; en un extremo instaló una enorme parrilla y el piletón correspondiente. Servía para las reuniones de trabajo, para recibir a visitantes ilustres, a corredores y jugadores de fútbol, y para cobijar a los amigos que llegaban a deleitarse con un simple churrasco. Cuando había asado criollo, alrededor de la mesa podía llegar a contarse un centenar de personas. Si la reunión se prolongaba, los amigos más cercanos eran invitados a pasar la noche en alguna de las habitaciones del hogar.

Los oficios familiares

Hasta los sesenta y un años Loreto, el padre albañil,

manejó la cuchara y el balde y realizó molduras para los frentes. Los inmigrantes que llegaban con el oficio de albañil se relacionaban con otros y ansiaban mejorar sus obras mediante molduras de yeso o de hierro fundido, repetidas y aplicadas principalmente en los frentes de las casas de uno o dos pisos. El que lograba tener su propia casa y adornarla, al mismo tiempo, mostraba a los potenciales clientes su oficio. La gente del lugar admiraba esos adornos de buen tono y los pedía y copiaba, porque los tenía en su casa alguien que había venido de Europa.

Los albañiles recién llegados, principalmente desde Italia, debían someterse a exámenes realizados por las agrupaciones gremiales correspondientes. Al frentista, además de conocimientos de albañilería general, se le exigía saber dibujo y modelado. En la península itálica el oficio se había perfeccionado: allí conseguían una suerte de hormigón mezclando ladrillos duros, usados como cascotes, a los que se añadían piedras calcáreas. Aquella singular mezcla, que conocían los expertos albañiles, presentaba una dureza similar al hormigón. Las sierras de Balcarce, donde se instalaron los Fangio, fueron reconocidas por su tierra de alta riqueza calcárea, ya que el cultivo de papas, realizado sin rotación de las plantaciones, produjo una alta erosión de la capa productiva. Usada en la construcción, permitía resultados similares a los obtenidos por la mezcla aprendida en Italia.

Toma su primera comunión, 11 años. (Museo Fangio).



Pero no solamente era Loreto el que sostenía a su familia. La madre de Juan Manuel, que era modista, colaboraba en la economía hogareña confeccionando trajes para una sastrería. Y más tarde los hijos trabajarían apenas cumplidos los diez años.

El encuentro con la vocación

Al cuarto hijo de Loreto y Herminia no le gustaba, como a los demás, escaparse al cerro para bañarse en las lagunas formadas por las lluvias; trataba de aprender a nadar en el arroyo de la salida del pueblo, siempre escaso de agua. En realidad, antes que la travesura infantil, prefería el aprendizaje de una actividad útil. Cuentan que lo que le gustaba por sobre todas las cosas era estudiar. En el colegio, Juan Manuel tenía buenas calificaciones, especialmente en matemática. Se esmeraba en las respuestas a los problemas que planteaba la maestra, y las obtenía incluso antes de que aquella terminara de escribir en el pizarrón. Cuando finalizó sexto grado, a los once años y medio, no pudo continuar los estudios secundarios, pese a su destacado comportamiento. No había ningún establecimiento educativo cercano, por lo cual sus padres, que aceptaron su desinterés por la albañilería, lo habían vinculado ya con la herrería de Francisco Cerri.

Desde los cuatro o cinco años, antes de comenzar la escuela, Juan Manuel se había sentido deslumbrado, más que por los carruajes de tiro, por los nuevos autos. Le gustaban aquellos simples autitos de juguete, de madera con rueditas de goma, y los que armaba con maderas y cuatro rulemanes para lanzarse desde las calles en pendiente. Había un vecino a quien los chicos del barrio ayudaban a poner en marcha, a los

empujones, un auto de un único cilindro. El pequeño Juan Manuel estaba absolutamente intrigado, viendo cómo la nafta pasaba del tanque al carburador en donde, una vez volatilizada, se mezclaba con el aire. Luego de su inyección en los cilindros del motor, explotaba al inflamarse con una chispa eléctrica. El perfeccionamiento de estas fuertes y ruidosas explosiones era acompañado por un enfriamiento de las instalaciones del motor, para evitar que se inutilizaran al ponerse al rojo vivo. Simultáneamente disponía de una lubricación que posibilitaba que el sistema metálico activara sus piezas sin que su constante roce las destruyera. Aquello era algo fascinante para un chico nacido en una ciudad de provincia, y semejante embelesamiento no debió resultar demasiado común.

En poco tiempo, Juan Manuel pasó de la herrería al taller mecánico de los Capetini, aunque para eso el padre decidió despertarlo a las cuatro de la mañana. "Con la fresca se aprende mejor", decía Loreto. Todavía estaba en la escuela primaria. Estudiaba temprano y por la tarde iba a su trabajo, donde lavaba piezas y miraba lo que hacían los otros para aprender aquel galimatías mecánico. Al comienzo iba todos los días, sábados y domingos incluidos.

Los juguetes mecánicos

En el taller de los Capetini había un coche Panhard y Levassor, con transmisión a cadena, que el niño ponía en marcha parándose sobre la manija de arranque, para moverlo y poder barrer el piso. Prefería hacer esto, en vez de simplemente empujarlo unos cinco metros y luego volverlo a su lugar. Era su juguete. Un buen día el taller se fue de Balcarce. Los

Los astros lo sabían

En 1950, la revista *Coche a la Vista*, un año antes del primer campeonato que ganó Fangio en Fórmula 1, publicó el siguiente estudio astrológico de Xul Solar (seudónimo de Alejandro Schulz Solari) sobre el corredor:

"Es un hombre llamado a los grandes destinos, según lo anuncian en su vida los dioses astrales. Por un lado, aparecen los éxitos y la suerte, y por otro, un descontento hasta consigo mismo, manifestándose a veces solitario con ciertos tintes de frialdad. Júpiter con el Sol lo señalan imaginativo, pacífico y optimista, de una moral y una ética intachables, y por sobre todo magnánimo. Marte en cambio, en mal aspecto con Neptuno, lo muestra rebelde con lo banal y cotidiano, es decir, que no soporta fácilmente la vulgaridad, pues su espíritu necesita constantemente estar en contacto con algo superior, dedicándose por completo a aquello que verdaderamente lo apasiona y sale de lo común. Ha elegido por consiguiente la carrera que mejor está de acuerdo con su personalidad. Romántico y sentimental hasta la melancolía, su aspecto psíquico aparece a veces fuerte, con alguna tendencia a la obsesión. Plutón, en conjunción con el Sol, predice una gran actividad y precisión mental, inteligencia despierta y, a veces, entusiasta y versátil en las aventuras. El Sol, pasado mediodía, aparece en casa novena, vaticinando largos viajes, un interés múltiple por todo cuanto le atañe a su profesión y una inquietud permanente por saber". Esta fue la mirada astrológica que le vaticinaba "cinco años de gloria".

Por otra parte la misma publicación, en otra nota del periodista Carlos Marín difundía:

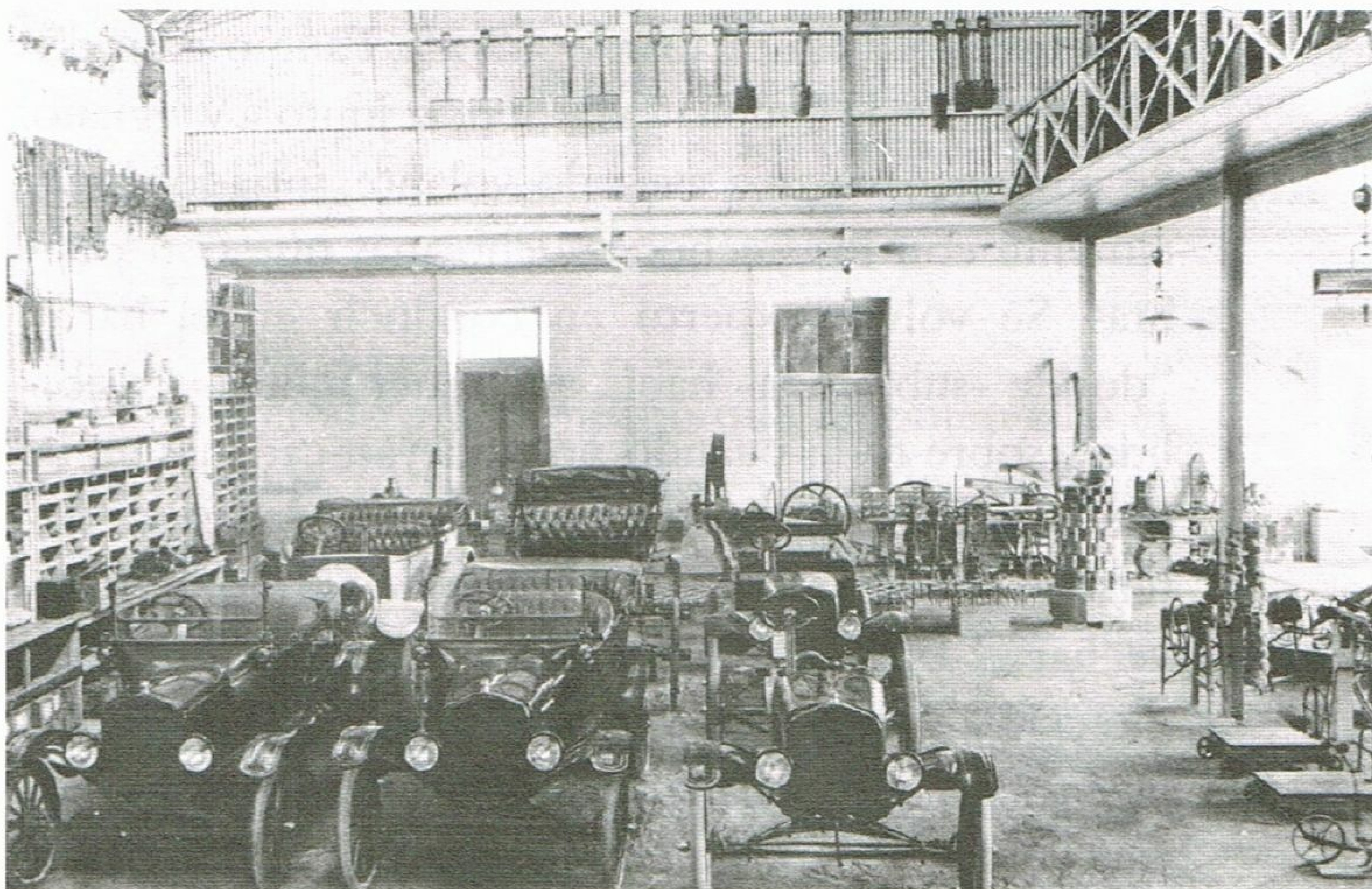
"Si los Astros predicen en términos generales a Juan Manuel Fangio un destino promisorio, el estudio quirológico lo orienta a sí mismo dentro de los caracteres de su corriente. Sus manos de tamaño mediano y dedos alargados revelan a la persona modesta, de buenos sentimientos, metódica y dotada de excepcionales condiciones para el triunfo. Una cruz al pie del índice (Júpiter), lo muestra con una marcada predisposición al análisis y a la meditación, aunque dominado por una voluntad férrea y decidida.

"Las puntas del índice y del mayor, un tanto aguzadas, denotan reserva en el amor, confianza en la vida y carácter dócil, que lo hace ver la misma con toda simplicidad.

"Las barras en la base de Mercurio, presentadas en el meñique, delatan un espíritu sensible a las emociones, generoso y espontáneo, como también, en cierto modo, extremadamente oculto a las confidencias, muy común en las personas que esconden un gran secreto. La línea de la vida es larga y propensa a revelaciones insospechadas, pero sobre todo tiende a imponerse por su equilibrada energía, al llegar al fin de sus empresas, tal como un artífice de su propio destino.

"La estrella sobre el Monte de Venus predice cinco años de gran gloria, dos de ellos, el 49 y lo que va del 50, ya plenamente logrados, aunque su porvenir, sin estar definido, aparece brillante".

padres no lo autorizaron a trasladarse con él. Juan Manuel pasó a trabajar en una concesionaria de autos, marca Rugby. Eran llamativos y mucho más reales que un juego; costaban dos mil pesos, a los que había que añadirles los "chiches" cromados y otros adornos que los propietarios desearan incorporarles. Al poco tiempo –tendría ya unos catorce años–, Fangio pasó a otra agencia, esta vez de la marca Ford, cuyo jefe de taller era Guillermo Spain, quien tenía a su cargo la maquinaria agrícola de la región. Juan se convirtió en su preferido y lo acompañaba cuando salía de caza. De allí pasó a la agencia Studebaker, de Miguel Viggiano, como ayudante de mecánico. Su instrumental era un afilado machete de una hoja, de grueso elástico de auto, y un martillo "bolita" fabricado con un trozo de bronce. Ni albañil, como era el deseo de su padre, ni tampoco tornero, como había querido su último patrón. Porque Juan, para este momento, ya había encontrado su voca-



Taller de Miguel Viggiano. (Museo Fangio).

ción: quería ser mecánico de autos. Su deslumbramiento había hecho carne.

Miguel Viggiano, agente de Studebaker, cuyo taller estaba en la calle 14 esquina 19, era un reconocido corredor de carreras, y entre sus clientes locales figuraba Manuel Ayerza, a quien le preparaba su auto; junto a él Juan debutó como acompañante. Ellos mismos trabajaban en sus coches y los adecuaban, realizando manualmente los trabajos más duros, como cuando limaban con mucho esfuerzo las tapas de aquellos primitivos cilindros.

Viggiano se convirtió en el mentor de Juan, quien disfrutaba de estar todo el día engrasándose en la fosa del taller. Pronto la confianza del dueño le permitió conducir los autos que vendía en el pueblo y que había que comprar en Buenos Aires. Solía acompañarlo cuando los traía desde la capital por la Ruta 2, aunque si llovía retomaban el desvío de la Ruta 11. Al poco tiempo, Juan fue incorporado como aprendiz de mecánico, con un sueldo mensual.

Al rememorar esta etapa de su vida, Fangio consideraba definitoria aquella experiencia junto a Viggiano. Se convirtió en una avezado volante, forjado directamente con los hechos, mucho más que con palabras. Se volvió experto en conducir en el barro, "donde -subrayaba- había que tener mucha sensibilidad, sobre todo cuando no se llevan cadenas en las ruedas". El campeón de Fórmula 1 aconsejaba meterse en el barro con un máximo de 70 km/h, aprovechar el esfuerzo del motor y trabajar sólo con la dirección y el acelerador para poder salir a no más de 110 km; y, sobretodo, evitar tocar el freno, porque -decía– las ruedas, al encontrarse bloqueadas y patinando sobre el barro, quedan inmanejables. Este

Autos condenados a la tierra

"El automovilismo argentino recorrió la etapa preindustrial nativa atropellando toda la suma de imperfecciones lindas que caracteriza a lo empírico. Se grabó con ella una suerte de imagen institucional que, considero, no ha sido debidamente exhibida ante el país como un engranaje valioso y contribuyente de la evolución comunitaria.

"Las impresionantes polvaredas de los caminos sin pavimentar, que producían la noche instantánea al paso de los automóviles de carrera, se utilizaron como ingredientes del coraje populista. Yo creo que aquellas fotografías *motu proprio* desplegaron una acción subliminal al señalar, de manera constante y progresiva, que el país arrastraba un acentuado déficit vial, originando algunas reflexiones en el nivel de poder público y señalándole a éste la urgencia de darles a las provincias mejores comunicaciones por tierra. No es pequeño antecedente recordar que el catastro del Automóvil Club Argentino, elaborado a partir del Gran Premio a Córdoba en 1910, habría de servir como plataforma para apoyar en ella la base que, por vía del Congreso de la Nación, se convirtió en Ley de Vialidad Argentina, en la década del treinta.

"En esta segunda posguerra mundial no registró la modalidad competitiva cambios de fondo. El coche de Turismo Carretera siguió siendo un ejemplar paleolítico, idóneo para la topografía paleolítica por donde lo mandaban a rodar. Era bastante fuerte, pesado, inelegante, incómodo. Pero caminaba. Esa era una necesidad a satisfacer. Que no se detuviera en el desierto, en la montaña ni en los vados fluviales desprovistos de pontones o de elementos para el balseo. Ahora ¿cuánta nafta consumía por kilómetro? No le interesaba a nadie averiguarlo. Había petróleo. El país era rico. De inacabable riqueza (...).

"Desde la inaugural Vuelta de Entre Ríos que fue pionera en 1935, cuando la organizó el Moto Club Argentino y que sirvió para documentar que la provincia estaba por los últimos lugares en materia de política caminera federal, otras provincias se alinearon en el automovilismo para denunciar idéntico atraso causado por el olvido".
Miguel Ángel Merlo, *Las tuercas calientes*.

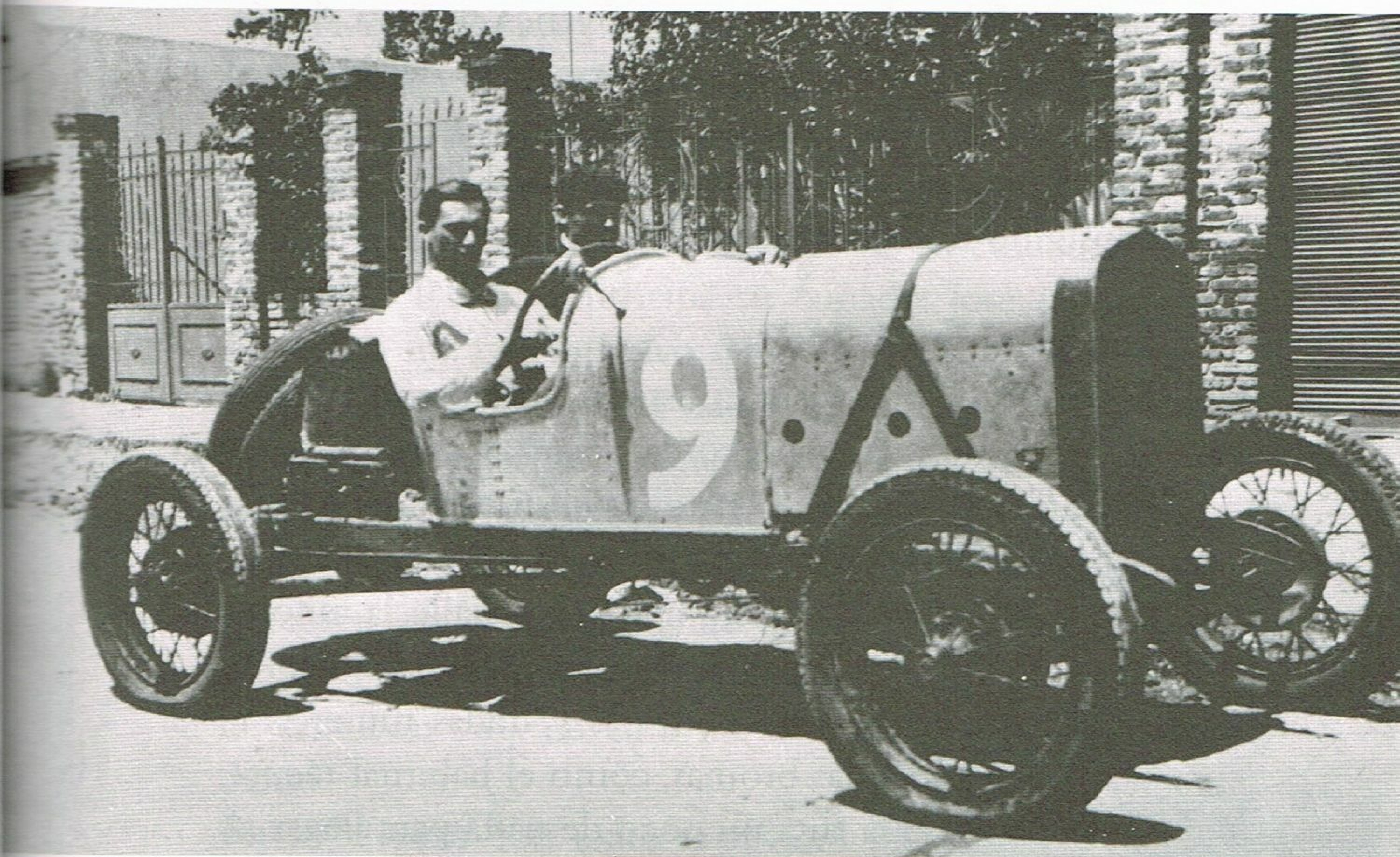
probado método era el mismo que recomendaba el as del volante para los actuales vehículos de tracción delantera.

Rutas peligrosas

Como Juan Manuel no cobraba puntualmente su sueldo, el dueño optó por saldar la deuda comprándole una motocicleta Indian; una vez ajustada y

dispuesta para la primera salida, fueron a probarla juntos por los solitarios caminos de tierra. Aquella primera vez Viggiano, que seguía al joven mecánico con su auto, le pidió que lo dejara manejar la moto porque quería conocer directamente su rendimiento. Era un vehículo que le gustaba, y estaba acostumbrado a conducir una Harley Davidson. Entusiasmado con la Indian, Viggiano se olvidó de que su comando era distinto al de la Harley, que se aceleraba al revés; en vez de disminuir la velocidad, al tomar una curva la exigió a fondo y terminó cayéndose, arrastrado por la moto, que quedó destrozada. Compensó a Juan Manuel de la pérdida regalándole un auto Overland de cuatro cilindros. Fue su primer "coche", término habitual para denominar a los automóviles –al punto de que hubo una afamada audición radial que se denominó "Coche a la vista"–. Las modificaciones que le hizo Juan, según él mismo dijo, lo hicieron sentirse un verdadero corredor de autos.

“El automovilismo me encarriló”



Cuando Fangio terminó el servicio militar obligatorio tenía 21 años. A los dieciséis había padecido una enfermedad de los pulmones, que no llegó a ser tuberculosis. Fue una suerte que, cuando le llegó el turno de la revisación en el VI Regimiento de Caballería de Campo de Mayo, estuviera sano. Para un muchacho como él, hijo de inmigrantes, el servicio militar era una forma de integrarse. Al salir del Ejército sintió que muchas cosas quedaban atrás, entre ellas, sus correrías de adolescente.

Porque así como su padre quiso independizarse temprano y se fue a la cosecha, Juan Manuel, siendo un adolescente, se escapó a Mar del Plata con unos amigos. Intentó como otros jóvenes se iban detrás del circo, la aventura de afincarse lejos del hogar y terminaron todos guarecidos en una casa abandonada, alimentados por Juan: el único de los tres que consiguió trabajo en un taller mecánico.

Los años juveniles

El fútbol, el auto y sus amistades articularon la adolescencia de Juan. Al recordar, Fangio siempre concluía que había sido el automovilismo el que lo había encarrilado cuando era tan sólo un joven atraído por el fútbol, pero mucho más por el baile, la milonga de los fines de semana, las escapadas a los pueblos cercanos en busca de aventuras y lindas mujeres. Y también estaban las bromas, como el habitual recurso de pedir en la ruta un poco de nafta para llegar al próximo surtidor. En esa adolescencia se completó la formación de Fangio.

Estaba entre el taller y la pelota número cinco, cuando llegó la enfermedad y se temió por su vida. Con dieciséis años, contrajo pleuresía, enfermedad pulmonar que lo tuvo postrado durante un año. Fueron momentos terribles para su familia y para él mismo. La atención recayó en doña Herminia, quien se dedicó enteramente a la recuperación de su hijo. No existían los remedios de hoy en día y, por momentos, la respiración se volvía dificultosa. La paciencia de su madre, la constancia para cuidarse, los pocos medicamentos y la compañía de los amigos sacaron a flote al mecánico-futbolista, que a pesar de las secuelas, ya tenía en su cabeza planes para el futuro inmediato.

Volvió a su vida de siempre y en 1929, a los 18 años, tuvo la oportunidad de experimentar por primera vez la velocidad como acompañante del piloto Manuel Ayerza. En un Chevrolet del ´28 corrieron por la vieja traza de la actual Ruta 2 desde Coronel Vidal hasta General Guido y salieron segundos. Al año siguiente, se sentó nuevamente como copiloto y mecánico, en un circuito de tierra de su ciudad. Al volante del Plymounth iba su cuñado, José Brujas Font. Era un asunto bravo sentarse como acompañante del lado izquierdo, lejos del piso, haciendo de contrapeso en las curvas y mascando la tierra levantada por las ruedas. También era tremendamente inseguro, pues había pocas posibilidades de salir con vida en caso de accidente.



Juan Manuel a los 16 años, luego de su enfermedad. (Museo Fangio).

En 1932 pasó con éxito la revisación médica y fue convocado al Servicio Militar Obligatorio en el VI Regimiento de Caballería de Campo de Mayo. Fangio comprobó con alegría que su salud estaba enteramente recuperada y se marchó a las filas del Ejército.

También por aquella época, aprovechando un franco, junto con otros compañeros vestidos de "colimbas", se llegaron hasta un teatro de la calle Corrientes donde cantaba Carlos Gardel. No tenían dinero para comprar la entrada, y se apostaron en la puerta a esperar que llegara el ídolo. Carlitos, al verlos, se les acercó y conversaron un rato. "Pibe, ¿vienen a verme actuar?", le dijo a Juan Ma-

Interludio tanguero

José Rezusta, el jefe municipal que es más adelante citado, uno de quienes más apoyaron a Fangio desde sus años mozos, era cuñado de Félix Giaccio, un bandoneonista consagrado a quien el corredor recurría, antes de cada carrera y cuando el auto ya estaba dispuesto, para que le hiciera escuchar sus tangos preferidos. Era su cábala.

Por aquellos años, en Balcarce, había un fuerte movimiento tanguero y el músico Tito Roccatagliatta, en una gira, le dedicó uno de sus tangos a una niña balcarcense a la que había visto pasar con airoso caminar por las calles del pueblo. Fangio recordaba esos momentos y personajes con estas palabras:

"En aquellos tiempos los bailes más frecuentes eran en casas de familias amigas. Bailar era todo un arte. Y las muchachas se disputaban a los bailarines más habilidosos, todo esto era en la época de mi plena juventud, que transcurrió en mi pueblo natal, Balcarce, donde la única diversión era bailar, preferiblemente en los cumpleaños o casamientos. Había otros bailes que eran exclusivamente 'de sociedad', donde unos llevaban masitas, otros bebidas; allí confraternizábamos como vecinos y amigos, pero también surgían relaciones, simpatías y en ocasiones noviazgos... El músico preferido mío fue siempre Félix Giaccio. En fiestas de clubes, cobraba algunos pesos pero, tratándose de amigos, jamás cobró, ni dejó a los muchachos sin bailar. Cuando yo tenía 14 años conocí en el cine teatro Mitre (existió en la calle 17, esquina 16) al amigo de Giaccio y gran violinista, autor del tango 'Elegante Papirusa' [variante del término lunfardo "papa", "papusa" con el significado de mujer linda], inspirado en la señorita Blanca Rezusta, que después sería la señora de Giaccio; me refiero al violinista Tito Roccatagliatta, de quien conservo un profundo recuerdo".

Al parecer, este músico, prematuramente fallecido, había actuado en una gran velada en 1922 y, un par de años más tarde, buscó en las serranías de Balcarce recuperarse de sus adicciones. Fangio aseguraba haberlo conocido cuando tenía unos catorce años, es decir, en la postrera visita de 1925. La tradición recordaba que, una noche, el violinista, junto con Simón Gelman, dueño de la casa de instrumentos musicales La mascota, y el bandoneonista Antonio Pradas, fue a dar una serenata a una señorita del lugar. No se sabe por qué el comisario, sin atender razones, detuvo al porteño y lo hizo acompañar hasta la estación, despachándolo en el tren de la noche rumbo Buenos Aires. La orden fue que no volviera a pisar más Balcarce. Y se cumplió, porque Rocattagliatta murió poco tiempo después. Esa fue su última serenata.

En algunas fotos de la época se puede ver a Fangio, sentado en primer plano, con Giaccio y Rocattagliatta, ambos elegantemente vestidos, con prolijos cuellos duros que enlazan las cintas de los moñitos y el infaltable complemento de época: los respectivos pañuelos blancos que sobresalen del bolsillo superior izquierdo del saco.

nuel mientras le ponía cariñosamente la mano en la cabeza. A pesar de su timidez, Juan atinó a contestarle que no podían porque no tenían dinero. El cantor les dijo que esperaran, iba a tratar de encontrar una solución. Y se fue. A los pocos minutos, salió alguien de la empresa teatral y les preguntó si eran los soldados amigos de Gardel. Casi al unísono dijeron que sí, y fueron conducidos a uno de los mejores lugares. Fangio decía que, al ponerle la mano en la cabeza, Gardel le había trasmitido su magia.

Entre los botines y los fierros

Poco tiempo después de ser dado de baja del Ejército, Juan recibió la propuesta, junto con su amigo José Duffard, de integrarse al plantel del club de fútbol de Mar del Plata. Pero como los amigos de Balcarce no deseaban perder a los dos puntales del equipo, les ofrecieron ayudarlos a montar un taller de reparacio-

Jugador (segundo de la der. agachado) en el club Rivadavia, 1928. (Museo Fangio).



nes mecánicas, propósito sobre el cual venían conversando desde hacía tiempo. Loreto, el padre de Juan, les cedió la franja izquierda del frente del terreno, ya que la casa estaba íntegramente orientada sobre el costado derecho. Cada uno de los muchachos aportó su oficio y consiguieron largueros de chasis viejos para las vigas y algunas chapas para armar el techo, que trajeron de una casa deshabitada en pleno campo, a la que todos consideraban embrujada. Aunque no creían mucho en las brujas, Juan, precavido, se echó al hombro una escopeta, la noche que fueron a desmontar el techo.

JUAN MANUEL en la conscripción en Campo de Mayo, 1932.(Museo Fangio).



Juan Manuel y José Duffard cavaron esforzadamente un hueco en la tierra, la imprescindible fosa, que ni siquiera fue recubierta de ladrillos. Entre varios amigos reunieron ochenta pesos para comprar las herramientas. Otro compañero de fútbol, Francisco Cavalloti, aportó como capital su viejo camión International. A este precario taller, comenzaron a llegar los clientes y el primer trabajo fue el cambio de engranaje de un camión Manchester, por el que cobraron cinco pesos. Les iba bien, y pronto reunieron dinero como para mudarse a otro terreno sobre el bulevar Del Valle, a escasos cien metros de la plaza central. Los dos socios decidieron ocupar la parte del fondo y subalquilaron el frente para un surtidor, ya que dudaban de reunir los ciento veinte pesos mensuales para el alquiler.

Los juveniles técnicos habían probado que conocían su oficio. Se incorporaron al negocio otros amigos y algunos familiares.

Un taxi Ford A cargado de ilusiones

"Puede haber sido este el primer sueño de aquel muchacho que a los diecisiete enfermó de pleuresía. Estuvo en cama, casi un año, acompañado del amor de su madre –doña Herminia– y de la constancia de sus amigos –que no me abandonaron"–, hasta una recuperación que sólo fue total a los veinte años "cuando tuve que hacer el servicio militar, en campo de Mayo. Ahí me di cuenta de que estaba sano". Tiempos en los que el mecánico era un poco herrero, porque no había repuestos. O eran pocos.

Hay quien sostiene que la trayectoria formal de Fangio arranca el sábado 24 de octubre de 1936 cuando, con sus amigos, le apunta con un Ford A taxímetro, modelo 1929 propiedad del ocasional acompañante al Circuito de Benito Juárez. Un Ford A lleno de tierra y cargado de sueños. Con cuatro cubiertas regaladas por otro amigo, el comisionado municipal de Balcarce. Hasta con una rueda de auxilio ajena, préstamo de otro taxista...

Aquel primer episodio deportivo se fractura con la fundición de una biela. Iba tercero. Con la posterior desclasificación de los dos primeros por estar fuera de reglamento. Con un regreso marchitado de silencio, alimentado únicamente por el quejido de un remolque. Y la dura tarea posterior de volver a hacer un taxi del coche de carrera que había llevado con el número 19, "Rivadavia", (Fangio) que, con el seudónimo adoptado de su club de fútbol para el que entonces jugaba en Balcarce, había pretendido zafar del miedo paternal.

Es tragicómico su episodio bautismal con la velocidad. Con la muerte de un corredor en medio de la polvareda de una largada alucinante. Con los amigos mortificados porque Juan Manuel tenía que haber ganado, si los jueces hubieran sido justos y la biela un poco más resistente. Con la deuda del incipiente taller propio amenazando un futuro que no lo encontró nunca en soledad. Los amigos. Otra vez estuvieron a su lado –como siempre– para acercarle un chasis Ford 34 al que le colocó un motor V8 del treinta y ocho. Y corrió en Necochea. Entre veinticuatro inscriptos terminó 5° en la clasificación. Le ganaban entonces únicamente los más grandes: Carlos Arzani (Alfa Romeo), Fermín Martín (Mercedes Benz), Hugo Abramos ("Insignia de oro") y Ernesto Blanco (REO). Después él, Fangio. Una imagen casi gris de callada y mansa. Una figura como resignada de noble y capaz. Quien hubiera profundizado el análisis de aquella clasificación de Necochea de marzo de 1938 debía intuir que un talento se había echado a andar.

Alfredo Parga
(Diario *La Nación*, 15 de julio de 1995)

Aquí Fangio concluía diciendo que las sociedades debían ser de amigos o no servían. La empresa se llamó "Fangio, Duffard y Cía."; se encargaban especialmente de la reparación de amortiguadores, elásticos, carburadores, encendido y frenos; pero, a la hora de encarar un trabajo, no despreciaban encargarse del chasis o los asientos, aunque esto tuviera que ver con la herrería, más que con la mecánica.

Esta decisión de montar el taller definió el destino de Juan Manuel. En lugar de irse a jugar al fútbol a Mar del Plata, se quedó integrando la selección de Balcarce; y en 1934, un año después de haber creado la sociedad, se incorporó el hermano de José Duffard, Bernardo. Entonces pudieron quedarse con la totalidad del terreno.



DEBUTA como piloto en un Ford A, acompañado por su amigo Gilberto Bianculli, 1936. (Museo Fangio).

Las primeras carreras

Mientras la sociedad comercial se afianzaba, Juan Manuel aprovechaba las madrugadas para correr en los circuitos naturales que le ofrecían las sierras. Había participado en un par de carreras como acompañante y ahora soñaba con convertirse en un piloto de carreras. Intuía que allí, en la velocidad, estaba el verdadero sentido de su vida. Hasta que finalmente, en octubre de 1936, Fangio se inscribió con el seudónimo de "Rivadavia" –así se llamaba su primer club de fútbol– para hacer

su debut como piloto en una competencia no oficial en el circuito de Benito Juárez, provincia de Buenos Aires. Decidió no usar su nombre para no preocupar a la familia, principalmente a su padre. Cuenta Fangio que en ese momento razonó: "Si ponemos un auto en pista y nos va bien, quiere decir que somos buenos en lo que hacemos, y eso va a atraer más clientes a nuestro taller". Don Loreto descubrió la treta de su hijo, lo reprendió, pero no le prohibió correr, sellándose entre ambos un acuerdo de por vida. Conseguir un auto fue un problema. Ninguno de los precarios motores con los que contaban en el taller servía para una carrera. Pero el padre de su amigo Gilberto Bianculli manejaba un taxi, un Ford A,

Fangio con un Ford en La Plata; el acompañante hace equilibrio, 1938. (Museo Fangio).



modelo 1929. Se lo prestó, pero le advirtió que debía devolverlo en las mismas condiciones en que lo retiraba. Las cuatro ruedas nuevas fueron un regalo del comisionado municipal y la de auxilio se la proporcionó otro taxista. Pero la suerte no estuvo con ellos. El auto largó y, después de atravesar ileso un confuso accidente, se colocó tercero; pero, cuando faltaban dos vueltas para el final, una biela dijo basta, se fundió el motor y el coche quedó a un costado de la pista polvorienta. El piloto debutante lloró de bronca y volvió a su pueblo para reparar el motor y devolver el taxi. Había fracasado, pero Juan Manuel Fangio ya "había largado". Porque, más allá del fracaso inicial, ese 25 de octubre fue el comienzo de todo. Aquel Ford 1929 azul, con el número 19 pintado a los costados, fue la herramienta con la que Fangio despegó hacia su carrera de piloto inigualable.


CON Luis Finocchietti, 1938. (Museo Fangio).

Ese mismo año, el 13 de diciembre, Fangio fue descalificado en González Chávez por llegar tarde al circuito. Se había inscripto con otro Ford A, esta vez gris y de 1930, siempre con el número 19. También en esta oportunidad el propietario era el padre de un amigo, Leonardo Yalea; su acompañante fue nuevamente Carlos Bianculli.

Fangio tuvo que esperar hasta el 21 de marzo de 1937 para tomar parte en otra competencia. Esta vez, en su pueblo. Mientras tanto, se dedicó de lleno a su negocio. Fue el intendente de Balcarce, Ismael Rezusta, quien prestó su auto, un Buick 8 cilindros, para hacer el triángulo del circuito llamado La Cha-

ta, de unos quince kilómetros. Juan llevó de acompañante a su socio, José Duffard. En la largada, según contó muchos años después el propio Fangio, puso primera velocidad con tanta violencia que la palanca de cambios quedó suelta, en sus manos. Pese a que no era una carrera oficial, y hubiera podido desertar, decidió seguir corriendo y fijar el cambio en tercera velocidad con un destornillador. Manejó a toda velocidad para recuperar el terreno perdido y fue adelantándose a otros pilotos hasta que chocó contra un puente, torció al auto y abandonó. Este comienzo hubiera desanimado a otro menos tenaz. Esto no le ocurrió a Fangio, que se había empeñado en seguir su vocación.

Las cosas fueron mejorando. Productores de papas de la zona de Balcarce consiguieron que el piloto siguiera en carrera y le dieron un crédito de dos mil pesos. Con ese dinero, Fangio y su hermano Toto fueron a buscar a la Ciudad de Ayacucho un Chevrolet 1934 que estaba equipado con un potente motor Ford. La carrera se largó en Necochea, el 27 de marzo de 1938 y, por fin, nuestro héroe consiguió llegar al final clasificándose en séptimo lugar. En octubre de ese mismo año se subió por primera vez a un coche de Turismo de Carretera. Desde el 18 y hasta el 30 acompañó a su copoblano Luis Finocchietti en el Gran Premio Argentino de Carretera y manejó durante gran parte de los 7.390 kilómetros. El Ford 1937 llegó séptimo. En 1939 corrió en algunas carreras. En la segunda competencia del año debutó como piloto de Turismo de Carretera con un Chevrolet '39 que muchos ayudaron a comprar por medio de una colecta. El piloto balcarceño padeció muchos problemas con el motor; en varias

ocasiones, cuando estuvo al borde del abandono, se acordó de su gente, que había puesto lo que tenía en sus bolsillos para comprar la Chevrolet, y siguió al frente. La cupé negra número 38 peleó puestos en Entre Ríos, pasó por Córdoba, ganó la etapa que iba desde Catamarca a San Juan y finalizó en quinto puesto. Por esa ubicación final recibió dos mil pesos. Ese gran premio fue ganado por Oscar Gálvez, con un auto Ford. Cuando el balcarceño volvió a su pueblo, fue recibido como mucho afecto. Pero la cupé, al poco tiempo, tuvo que ser vendida para saldar deudas.

El sacrificio del automovilismo

Juan Manuel Fangio había conocido el sacrificio que se imponía cuando, al volante de un viejo coche prestado, pudo acercase por primera vez a un circuito para poner a prueba su entusiasmo. Como recordaba el periodista Alfredo Parga "aquellos que corrían entonces eran unos hombres de mameluco gastado por los soles que golpeaban los techos de los rústicos talleres de campo. Con caras blanqueadas por el polvo, cuando no se les adivinaba, desfigurados por la máscara del barro que trastornaba el andar por los caminos, volvían a ser casi comunes. Hombres con manos engrasadas y callosas, de uñas melladas por la escasez y necesidad".

El joven Fangio se hizo corredor echándole al motor el agua de abolladas regaderas, que alargaba la vida de añosos motores corroídos con temperaturas de infierno y con bujías repasadas una y otra vez para que del electrodo pudiera saltar alguna chispa. A las cubiertas, que con el tiempo se volvieron más caras pero menos duraderas, había que cuidarlas porque se había desatado la guerra mundial y el caucho se ha-

bía vuelto una materia casi preciosa.
Ese muchacho Juan, que tenía mucho de inmigrante –y hasta de montañés– en sus largos silencios, se desarrolló con hazañas técnicas alcanzadas en esos galpones, calurosos en verano y helados en invierno, que él y su barra convertían en un creativo taller mecánico, donde "el rectificado de una tapa de cilindros –recordaba– se hacía a piedra", donde todo –hasta los árboles de leva de los autos de carrera que se atrevían a llegar a la zona– se hacía a pulso y fuerza de lima. Allí empezó a madurar.
Pudo llegar a ser –quizás, sin que él mismo lo advirtiera, como le gustaba pensar a Parga– el Fangio conductor que empezó a tener sensible la punta de los dedos cuando manejaba en el barro. "Sobre todo si tenía que llevar un coche sin cadenas en las ruedas, como me tocó muchas veces. Aprendí que no había que tocar el freno. Que las curvas tenía que negociarlas con el cambio..." añoraba Fangio.


RETRATO c.1940. (Museo Fangio).

El corredor se destaca

Hasta que el 19 de octubre de 1940, con una cupé Chevrolet 1939 color negro que había comprado gracias a una colecta que apoyó la población de Balcarce, llegó vigésimo segundo a Concordia, bajo la lluvia y el barro que interrumpieron la competencia. Tal vez el desafío de luchar contra lo que conocía de chico –el barro semicalcáreo de su pueblo–, hizo que, al reanudarse la carrera desde Córdoba, Fangio se ubicara delante de todo el equipo oficial

de Chevrolet. Alcanzaba su primera victoria de competición al entrar en primer puesto en la cuarta etapa, desde Catamarca a San Juan. Durante la carrera, llegó a estar primero en la clasificación general hasta que un accidente lo bajó al quinto puesto.

Fangio recordaba que, cuando empezó a correr, los que lo ayudaron fueron los conservadores, que dominaban políticamente no sólo Balcarce sino todo el país. Presidía el gobierno el general Agustín P. Justo, que llegó a la presidencia mediante elecciones con el apoyo de la Concordancia, fuerza integrada por sectores conservadores, radicales de derecha y algunos socialistas. En la provincia de Buenos Aires gobernaba Manuel Fresco, quien accedió a la gobernación en elecciones limitadas.

En la colecta para comprar el Chevrolet '39 con el que participó en la competencia de Turismo de Carretera, el caudillo de la zona de Balcarce, Hortensio Miguens, había puesto quinientos pesos, y el comisionado (así se llamaba al intendente) Raúl Oscar Rezusta, trescientos pesos. Como contrapartida, un vecino, Félix Rocco, puso sesenta centavos. Así lograron reunirse los cuatro mil ciento ochenta y cuatro pesos que costaba el coche. Cada uno hizo lo que pudo, pero la mayoría quiso estar presente. Por eso habrían de ganarse el afecto del joven mecánico que, con constancia y firmeza, comenzaba a convertirse en corredor de autos

"Entonces, como yo era consciente de la gente que me ayudaba, tomé esa tendencia en mi juventud y fui fiscal de mesa en las elecciones, por los conservadores, y más tarde jefe de mesa. Hasta mi libreta está firmada por mí", afirma en un testimonio, definiendo las raíces de su adhesión política del momento.



Almacén "La Confianza" comprado por Fangio.(Museo Fangio).

Crece la empresa y nace un campeón

En 1940 Fangio y sus socios compraron en veinte mil pesos toda una esquina, un viejo edificio donde funcionaba un almacén de ramos generales y pulpería de campo conocida como el Boliche Cámara. Escrituraron solamente una parte, porque tenían la mitad del dinero e instalaron, mediante un crédito, una estación de servicio.

En octubre de ese año llegó la primera consagración en Turismo de Carretera con la prueba del Gran Premio Internacional del Norte: nueve mil quinientos kilómetros que unieron Argentina, Bolivia y Perú. Fangio corrió acompañado por Héctor Tieri. Condujo un Chevrolet 1940 color verde que llevó el número 26. Lo consiguió con una rifa en la que el auto era el primer premio. Y entonces ganó. Fue su primer triunfo, que aprovechó para comprar ese mismo auto y poner a disposición de la sociedad comercial la parte del dinero restante.

Fangio había optado por la marca Chevrolet sin demasiada convicción y como opción frente a las

marcas más reconocidas en las competiciones automovilísticas. Sin embargo, este auto le permitió clasificarse campeón argentino de Turismo Carretera. En la misma carrera, Oscar Gálvez corrió conduciendo una cupé Ford. A partir de esta competencia, Fangio y Gálvez entablaron una suerte de duelo entre rivales que involucró a todos los interesados en esta actividad deportística, sobre todo en el interior del país.

Invitados a Brasil



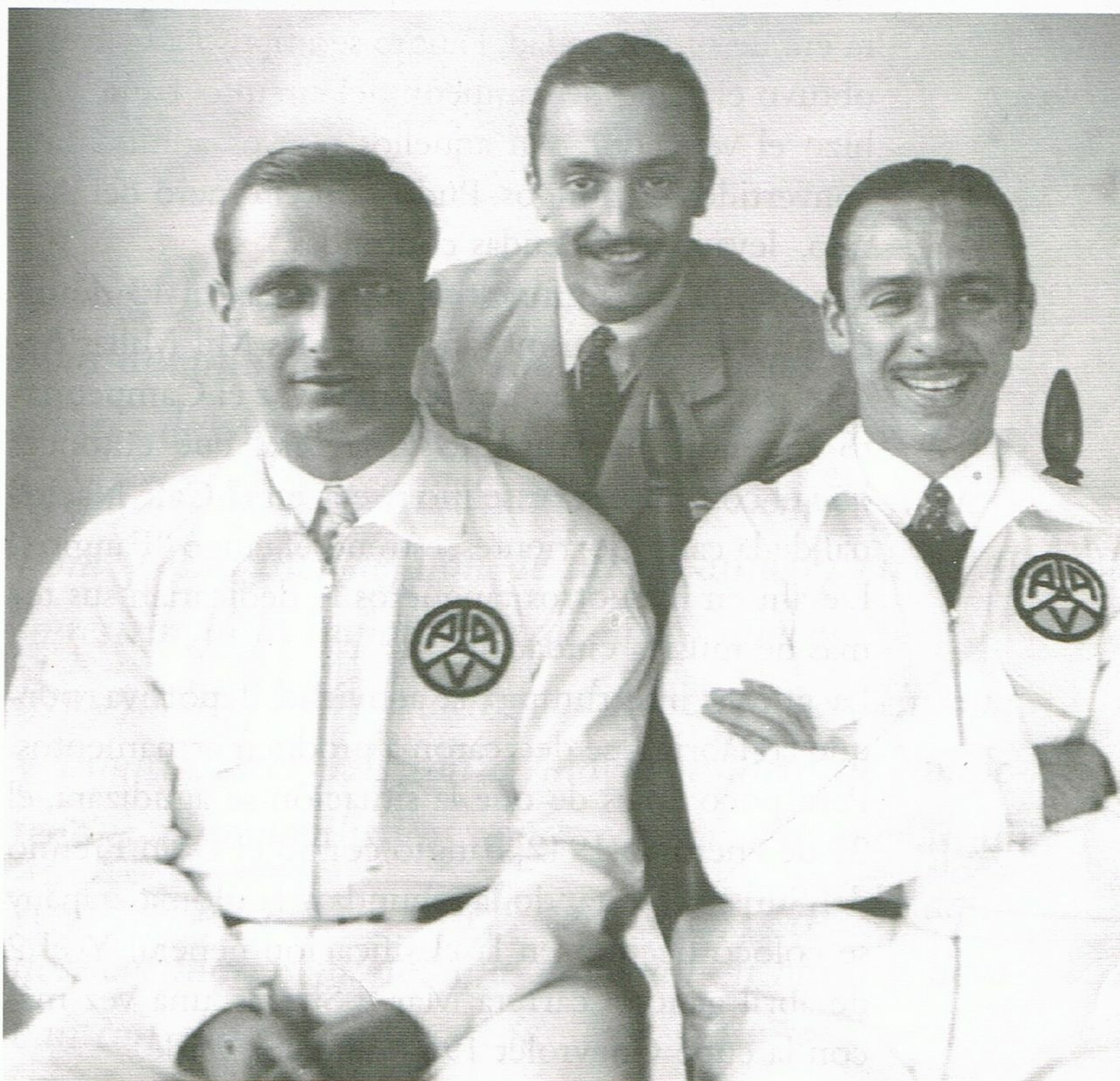
GRAN PREMIO Internacional del Norte junto a Hector Tieri, 1940.(Museo Fangio).

La guerra sacudía al mundo y los campos de concentración del nazismo alemán comandado por Adolfo Hitler eran una realidad que todavía se mantenía oculta. Hasta Sudamérica continuaban llegando ahora los refugiados. En Brasil era presidente un nacionalista acérrimo llamado Getulio Vargas. Con su nombre se lanzó, en 1941, un premio internacional de Turismo Carretera al que fueron invitados los dos corredores argentinos.

Tanto Fangio como Gálvez habían llevado poco dinero porque pensaron que la invitación incluía los gastos. También confiaron en que alguna empresa automotriz estadounidense les facilitaría un auto para hacer un recorrido de reconocimiento por los casi cuatro mil kilómetros del circuito. Pero no fue así. Para reconocer el extenso circuito tuvieron que usar los autos que llevaban para la competición. Para colmo, la Chevrolet no quiso auspiciar publicitariamente a Fangio porque consideraba que iba a triunfar un auto Ford.

Ambos pilotos argentinos fueron en busca de distintos talleres para hacer los ajustes previos a la carrera y gastaron en todo esto sus escasos fondos. Aunque eran amigos, ninguno quiso que su competidor metiera las narices en su máquina. A Juan le recomendaron el taller de unos inmigrantes rusos, a los que sólo se atrevió a pedirles un lugar para trabajar en su máquina. Al darse cuenta de que necesitaba cambiar un rulemán del embriague, como no disponía de dinero para comprar el repuesto, optó

Fangio con los hermanos Galvez, c. 1940. (Museo Fangio).



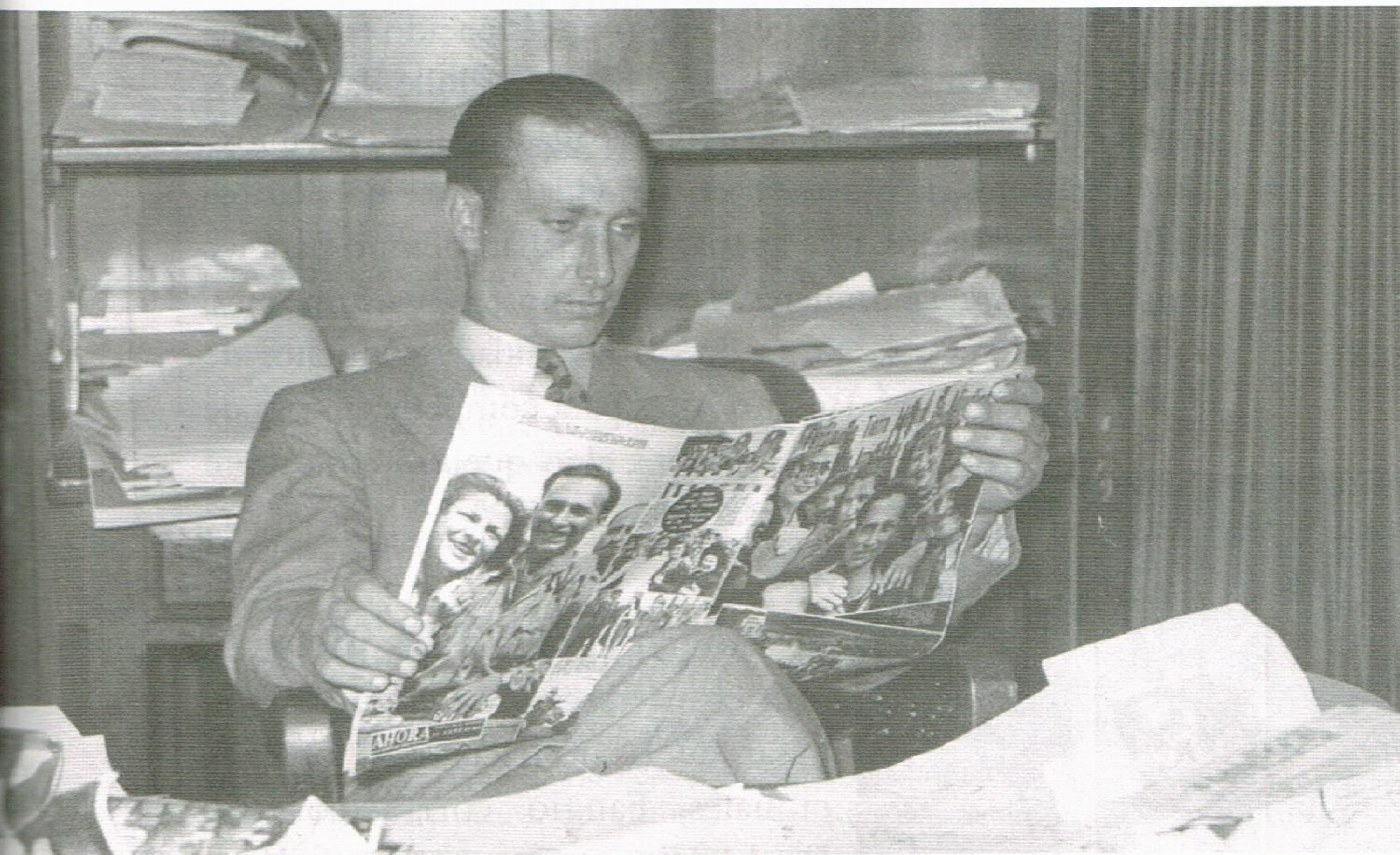
por sumergirlo en aceite y esperar que así mejorara. Cuando volvió de un rápido almuerzo, no encontró el rulemán en el tacho donde lo había dejado. Pero sobre la bancada había uno nuevo. Se lo habían regalado sus desconocidos anfitriones a quienes les aclaró, como si hiciera falta, que él no podía pagarles nada (había tenido que empeñar hasta el auto de competición para comprar neumáticos, pero su confianza en el triunfo era tanta que sabía que iba a rescatarlo). "Póngaselo igual", le dijeron los inesperados benefactores, "usted va a ganar la carrera y entonces podrá pagarnos".

Así ocurrió: con la misma cupé Chevrolet, que ahora era de su propiedad, Fangio se impuso a Gálvez y obtuvo el título de campeón del circuito. La fiesta la hizo el vencedor con aquellos nuevos admiradores convertidos en amigos. Pudo, con el dinero del premio, levantar las deudas contraídas.

Y como la suerte funciona por rachas, el 13 de diciembre de ese mismo año ganó las Mil Millas Argentinas, obteniendo por segunda vez el Campeonato Argentino de Turismo Carretera. Fue entonces que el compositor Anselmo Aieta, en el Café Nacional de la calle Corrientes, estrenó el tango "Fangio". De ahí en más, otros tangueros le dedicarían sus temas de música ciudadana.

La guerra interrumpió la actividad deportiva, porque las fábricas se dedicaron a producir armamentos. Pero poco antes de que la situación se agudizara, el 21 de enero de 1942, Fangio corrió el Gran Premio del Sur, conquistando la segunda y la última etapa, y se colocó décimo en la clasificación general. Y el 2 de abril ganó la carrera Mar y Sierras, una vez más con la cupé Chevrolet 1940 de color verde.

En busca de los laureles



La Segunda Guerra Mundial había mantenido inactivos durante casi cuatro años a los pilotos y automovilistas de carreras de todo el mundo; en la Argentina, las filiales de las fábricas americanas General Motors, Ford y Chrysler dejaron de armar autos y en 1949 se restringió la importación de autos nuevos.

Pero ya en 1946, la actividad se retoma en Europa, y Francia es el país con el mayor número de competencias automovilísticas: once carreras en apenas un año. Volvían pues a desplazarse por el mundo aquellos legendarios pilotos que viajaban en barco y llevaban con ellos sus autos.

Nombres que ya son historia: Luigi Villoresi, Tadzio Nuvolari, Alberto Farina, George Raph (francés nacido en Argentina), y aquel inolvidable y enigmático Achille Varzi, que, como cábala, llevaba un cigarrillo apagado entre los labios. Los corredores de autos vivían sus vidas en medio del frenesí de los traslados, que apenas les dejaban tiempo para los amigos, o para las mujeres. Los transportes marítimos no siempre estaban a la altura de sus necesidades. Muchos de ellos se quedaban en Buenos Aires para competir en más de una carrera, algo que era costumbre en esa época.



LUEGO de llegar primero en Bahía Blanca, baja la bandera al segundo, Oscar Galvez 1942. (Museo Fangio).

El Chueco vuelve a las pistas

En el interregno de la guerra, y a pesar de las restricciones internacionales, Fangio corrió con un Ford "T" en carreras no oficiales. Otra vez la tierra, otra vez un auto prestado, primero en Morón y después en Tandil; y consigue entrar segundo en una y ganar en la otra. En 1947, en el circuito de Puerto Nuevo-Retiro –un circuito urbano de 2.410 metros, a diez vueltas– Fangio participó con "La Negrita", un coche Chevrolet con chasis Ford T de mecánica nacional limitada. Ese circuito contó con la participación del brasileño Landi, el franco-argentino Raph y los italianos Palmieri, Pintacuda, Varzi y Villoresi. Por la Argentina fueron invitados Italo Bizio, Francisco Culligan, Pablo L. Pesatti, Oscar y Juan Gálvez y Pascual Cuópolo. Fue Juan Gálvez quien, con su Maserati 1500, sorprendió con su tiempo para los "coches especiales".

La vida por un automóvil

Achille Varzi era siete años mayor que Juan Manuel Fangio: había nacido en Italia en 1904. Sus comienzos, como el de muchos corredores, fueron carreras de motos. En 1928 se asoció con su ex rival, otro grande, Tazio Nuvolari; compraron dos Bugatti Tipo 35. Varzi tenía una personalidad muy especial: pálido, reconcentrado, empezó a notar que la imagen de Nuvolari opacaba la suya. Su familia era rica y eso le permitió comprar un Alfa Romeo P2. Poco después se pasó a Maserati y ganó el título de Campeón de Italia en 1929. Su gran victoria de ese año fue en el circuito Targa Florio con un Alfa Romeo; en esa ocasión logró aventajar a Nuvolari, a pesar de un incendio que se declaró a bordo al final de la carrera. En 1931 volvió con una Bugatti Tipo 35 y obtuvo tres victorias. Ganó otros premios antes de que en 1935 probara el Auto Unión, que tenía un motor trasero. En 1936 sufrió percances de salud y hasta el final de la Segunda Guerra no hubo noticias suyas. Se instaló en la Argentina y el incipiente auge del automovilismo le permitió una gran popularidad, sobre todo cuando ganó el circuito de Rosario. Respaldó a Fangio y su presencia ayudó a que se desarrollara la carrera del quíntuple campeón mundial.

Varzi murió joven y en plena actividad: en 1948, mientras se entrenaba en la pista de Bremgarten para los próximos Grand Prix, su coche derrapó sobre la pista mojada y dio varias vueltas hasta que lo aplastó. El féretro se exhibió durante tres días en la Iglesia de Galliate sobre el chasis de un auto de carreras. Lo velaron sus amigos y alrededor de 15.000 personas asistieron a su entierro.

Ese mismo año el Automóvil Club Argentino decide organizar la primera de una sucesión de temporadas internacionales. El automovilismo aflora en nuestro país con toda su fuerza por la llegada de escuderías europeas, pilotos y máquinas que hasta ese momento sólo se conocían aquí por lo diarios de la época. Esto posibilita que los nombres de nuestros volantes se entremezclen con los de famosos del Grand Prix y que se empiece a hablar de ellos en el mundo.



ARREGLANDO "La Negrita" Gran Premio de la Ciudad de Buenos Aires, 1947.(MuseoFangio).

En la competencia de Rosario, Fangio utilizó el mismo auto Chevrolet con chasis de Ford T, porque el

reglamento lo habilitó para competir con los de Grand Prix. Estos coches tenían motores estándar sin árbol de levas especial. Al parecer –así lo declaró Rubén Fangio, el Toto, experto hermano de Juan Manuel–, en ese momento se consideraba que para Turismo de Carretera de largo recorrido lo mejor eran los motores estándar. Incluso le llegó a prestar a Domingo Marimón uno que él tenía y que no se decidió a usar. Algunos años después, cuando se filmó el documental "Fangio", del conde Volpi, el mismo Toto –que más adelante habría de ayudarlo a preparar los autos a Juan Manuel Bordeu– fue el encargado de volver a armar el coche que corrió su hermano, que estaba deshecho y se daba por perdido.



CON Marimón antes de 1948.(MuseoFangio).

En la carrera de Rosario, Fangio impresionó a los expertos bajando notablemente el tiempo de clasificación. Francisco Borgonovo, afamado remero olímpico dedicado a promocionar deportistas y que presidía la comisión de automovilismo en el ámbito internacional, se convirtió en aliado de Fangio. Y en el año 1948 el Automóvil Club puso en manos de Juan Manuel una Maserati 4CL 1500, un auto de nivel internacional, para correr en Palermo. Largó en primera fila junto con Luigi Villoresi, Pascual Cuópolo y Jean Pierre Wimille. También corrió en Necochea y en Mercedes, Uruguay. Ya estaba entre los grandes. Pero la Argentina ingresaba en la era de los "coches

El Grand Prix Ciudad de Rosario

La "troupe" de pilotos y autos de carrera se trasladó a Rosario, donde el circuito del Parque de la Independencia estaba dispuesto a recibirlos con la estructura de un clásico trazado "tipo parque", tan común en Europa. Aquel circuito estaba enclavado a pocas cuadras del centro de la ciudad, muy próximo al Hipódromo Independencia, y rodeaba con curvas y contracurvas el famoso Rosedal, el Lago y el Club del Ministerio de Obras Públicas sobre un total de 2.811 metros con largada y abastecimientos instalados sobre el tradicional Boulevard Oroño. Allí fue el argentino Pesatti que largó adelante en el momento en que se bajó la bandera. Villoresi, en cambio, tuvo una mala largada y se encontró corriendo en el último puesto en la primera vuelta. Pero para el italiano esa situación era un desafío y comenzó a trabajar en la pista para adelantar auto tras auto ubicándose sexto en la segunda pasada por el control y segundo en la sexta vuelta, luego de haber vencido la resistencia de Oscar Gálvez que marchaba en esa posición. La punta le había durado a Pesatti nada más que media vuelta. Varzi lo alcanzó y se fue adelante rápidamente. El Gran Premio Ciudad de Rosario transcurrió con los dos italianos alternándose en la punta, pero Varzi esperó hasta la última vuelta en que lo pasó y pasó la raya ganador, devolviéndole a Villoresi la gentileza de la primer carrera en Retiro. La diferencia entre uno y otro fue, aunque invertida en nombres y apellidos, la misma que la de Retiro: un segundo. El intercambio de la punta durante buena parte de la carrera entre Villoresi y Varzi fue motivo de comentario de los periodistas especializados y de algunos corredores argentinos que vieron la carrera desde los boxes. "Dio la impresión de que jugaron la carrera entre ellos sin ninguna obligación ni riesgo porque no había nadie que los apurara. No fue un mano a mano total, como se podría suponer". La prensa también se hizo eco de la situación pero los propios involucrados negaron que su carrera se hubiera basado en una maniobra pensada. Siempre quedará la duda.

Detrás de los dos italianos se clasificó Oscar Alfredo Gálvez quien, a una vuelta de la punta, hizo una carrera inteligente al no perseguir a los punteros, preservando así la integridad de su Alfa Romeo. "No podía ganarles porque el circuito no me favorecía. Me quedé atrás, conservando el auto. Hubiese podido forzar el motor del Alfa Romeo, acercarme y pelearles, pero seguro que algo me iba a pasar. Preferí conservar el motor y llegar tercero" (Diario *Democracia*, febrero de 1947). En esta prueba internacional se autorizó la participación de autos de Mecánica Nacional Fuerza Libre y Juan Manuel Fangio se presentó con un Chevrolet Wayne equipado con tres radiadores de agua, con el que se clasificó sexto. Entre los autos nacionales, el segundo clasificado fue el Cadillac de Clemar Bucci, un auto de buena línea y excelente rendimiento.

En esta serie de carrera hubo que lamentar la muerte de dos grandes deportistas que cayeron durante la jornada de clasificación. El primero de los accidentes tuvo como protagonista al destacado corredor santafesino Emilio Meneghetti. El segundo y fatal accidente quebró la vida de Edison Hortal, joven valor del automovilismo de aquellos años e integrante de una familia de deportistas del automóvil. Ambos accidentes se produjeron en la misma zona, la rotonda del monumento al General Belgrano, al impactar los autos contra los árboles que bordeaban el parque.

(Por gentileza de Jorge Augé Bacqué y Automóvil Sport)

especiales", máquinas preparadas para probar motores. A partir de esta circunstancia surge el Gran Premio de la Fórmula 1. Y Fangio será uno de sus protagonistas.

Un viaje para aprender

El reconocimiento del Automóvil Club se materializó, además, en un viaje de estudios a Europa y los Estados Unidos, que se extendió durante tres meses. Junto con Oscar Gálvez y Pascual Cuópolo reco-

CON Wimille, en Rosario, 1948. (Museo Fangio).



rrieron fábricas y circuitos. A partir de aquí nada va a quedar librado al azar.

Curiosamente, aquel chico que rechazaba trabajar con las manos con la cuchara de albañil, como lo hacía su padre, emplea las manos –junto con su cerebro calculador– metiéndose en los motores para develar sus secretos.

En Rosario, Amadeo Gordini, el constructor francés de los Simca, le había ofrecido uno de sus autos. Entonces, cuando Fangio llega a París, vuelve a tentarlo con la oferta de correr nada menos que en Reims. Fangio accede, porque sabe que el escenario puede llevarlo más allá de los circuitos de su patria. La prueba termina en fracaso dos veces. Tiene problemas con el motor y decide abandonar. Es que era una propuesta descabellada. No había ninguna chance con aquellos Simca-Gordini de 1.430 cc; era imposible enfrentar a los Fórmula 1 con los motores con compresores de la Alfetta, que alcanzaban 300 km/h. Fangio apenas logró arañar los 200 km/h. Es curioso cómo se repite la historia, porque este fracaso de su debut en Europa se parece al de su debut en la Argentina: los inconvenientes podrían haberlo descorazonado y, sin embargo, fueron un acicate para su voluntad de triunfo, intentos de pararse en un lugar seguro; y lo consiguió.

Para que Fangio tuviera un auto de categoría internacional, Pancho Borgonovo le había sugerido que eligiera una marca y se lo comunicara por carta. Se comprometía a adquirir ese vehículo y a encargarse de hacerlo ingresar a la Argentina, contando con ayuda oficial. Así fue. Las cartas que sobrevivieron en manos de Borgonovo mostraban que el precavido corredor hizo lo indicado sin omitir señalar que iba

a necesitar ayuda económica. Como los Alfa Romeo no estaban a la venta, se quedó con una Maserati 4CLT.

El Gran Premio de América del Sur

Las instituciones que propiciaban las competencias automovilísticas antes de la Segunda Guerra Mundial habían comenzado a trabajar en un proyecto arriesgado: el Gran Premio de la América del Sur, con un circuito que uniría Buenos Aires y Caracas. La idea inicial era casi delirante: se pretendía, sin caminos, con la ruta Panamericana apenas esbozada, llegar a los Estados Unidos. Fangio, que no se arredraba ante ningún desafío, regresó desde Europa para participar en octubre de 1948 en este Gran Premio.

Corrió con Chevrolet e iba con su acompañante Daniel Urrutia. Largó en el primer pelotón, también integrado por Héctor Supicci Sedes (Uruguay, con Ford), Oscar Gálvez (Ford), Arturo Druse (Plymouth), Ricardo Risati (Chevrolet) y Emilio Darstulovic (Ford), ganadores de grandes premios del Automóvil Club Argentino. En el segundo grupo arrancaron otros veinte, los ganadores de pruebas en carretera organizadas por la comisión deportiva automovilística de la Argentina; entre ellos estaba Domingo Marimón. Por último, podían participar aquellos que lo deseaban, con lo que se sumó un total de ciento treinta y ocho autos.

Las subidas y bajadas de aquellos inclementes caminos eran un constante desafío a los nervios. Los inconvenientes mecánicos se agudizaban con la altitud, donde se producía lo que comúnmente se llama "apunamiento". Tanto los pilotos como las máquinas se veían afectados por la vertiginosa marcha entre are-

nales, desiertos, ríos, montañas, caminos de cornisa, precipicios, entrando a pueblos y sorteando ciudades. En la séptima etapa, al norte de Lima, los pilotos fueron obligados a levantarse y a retomar la carrera casi sin haber dormido. Arribaron extenuados a la capital peruana y, pese a solicitarlo, los organizadores no autorizaron un día de descanso. El país andino estaba conmocionado. Por donde pasaba la carrera, había inconvenientes. La ruta no había sido bien demarcada y la cruzaban personas y animales sin ningún cuidado. Como los gastos en repuestos no podían ser enfrentados por los pilotos, el gobierno argentino envió un auxilio económico. Se advertía la necesidad de poner a salvo la competencia.
Cansado, en plena oscuridad, con un camino abrupto por delante y la inseguridad de una ruta desconocida, Fangio se encandiló. Pensó que estaba ante un precipicio: giró y el coche patinó sobre un inhabitual tramo asfaltado. Cayó al costado del camino. El auto dio varios tumbos y en uno de ellos murió su acompañante. Fangio salió ileso. Detrás venía Oscar Gálvez, quien salió del camino.
Fangio había llegado a estar en cuarto lugar. Quedaron menos de sesenta coches en carrera.

La memoria de la tragedia

Fangio había partido de Lima, aquella suntuosa capital virreinal llamada "la horrible" por su clima. Era el jueves 28 de octubre, por la noche. Noticias de una posible guerra civil llegaban desde el sur del país, luego de un golpe militar que había llevado a suspender los derechos civiles de todos los ciudadanos. Se vivía una atmósfera de intranquilidad.
Fangio partió entre los últimos veinte puestos, de

acuerdo con aquel cuestionado reglamento, que obligaba a los corredores a salir según su orden en la clasificación general. Pronto comenzó a avanzar. Tomaron la avenida Manco Capac, según le indicaba su copiloto, a las 2:37 de una oscura noche donde se demoraba la madrugada. Aún llevaba clavada en los oídos la voz de aquel muchacho al que había aconsejado quedarse en Balcarce, no acompañarlo. Daniel Urrutia era uno de sus fanáticos amigos. Había insistido y habían partido. Y comenzaban a acercarse a los punteros. Oscar Gálvez estaba un par de minutos atrás, en aquella etapa que iba a ser fatal para los pilotos. Esa única e inigualada travesía mantenía alertas noche y día a los telégrafos de redacciones y radios, en la totalidad de los países de América.

Fangio se concentraba para manejar. Ponía el pulgar y la palma de sus manos sobre el volante, y las yemas de los otros dedos acariciaban apenas, por debajo, el aro. Él decía que trataba de no cansar los músculos de sus brazos. Por eso, en las rectas, controlaba el volante con un par de dedos. Usaba toda la mano cuando había necesidad. Para él, la pauta la daba el que hacía el mejor tiempo en la etapa y desalentaba con sólo eso a los contrarios. Fangio trataba de lograrlo, forzándose, pero desde el comienzo.

Pocas veces necesitaba tomar el volante con fuerza y de modo firme. Una vez había sido en una curva de noventa grados que tomó a 170 km/h. Al llegar al medio de la curva, pegó un volantazo y salió como una flecha. Después llovió torrencialmente. La aguja marcó los 150 km/h. Parecían navegar sobre el barro. Él sabía que cada tipo de barro exigía un manejo distinto del volante. Pero se arriesgó, pese a la lluvia que no paraba. De repente, una cerca de piedras

por delante. Un volantazo y el auto que derrapa de costado. Otra repentina curva cerrada, otro brusco volantazo y ya estaba. Se podía continuar.
Pero aquel día fue distinto. Era una seca y cerrada madrugada. De pronto lo vieron zigzaguear y que comenzaba a dar tumbos, fuera del camino. Ante el imprevisto que sucedía frente a sus ojos, Oscar Gálvez, instintivamente, echó su auto a un costado para detenerlo en el otro extremo de la ruta. Bajaron él y Federico Herrero, su acompañante, para ayudar en lo irreparable.
Lo sabía, así había ocurrido, así también lo escribieron los diarios. Fangio, con esa muerte que llevaba en brazos, sentía mucho más que su orgullo afecta-



Fangio con Urrutia antes de la largada, 1948.(Museo Fangio)

Así corría Fangio

La ciudad recibiría a los corredores más relevantes del momento. Era el 1° de febrero de 1948, y habían llegado pilotos de la talla de Alberto Ascari, Villoresi, Jean Pierre Wimille, el oriental conocido como el conde Bira. Entre los argentinos estaban los hermanos Gálvez y Juan Manuel Fangio, quienes comenzaban a vislumbrarse como pilotos de magnitud.

La carrera iba a desarrollarse en un circuito que se improvisó en el Parque Independencia provincial. En sus hermosos lagos y rosedales, había innumerables puentes y glorietas. Ahí estaban los estadios del club Newells´ Olds Boys que, junto con Rosario Central, eran los dos únicos equipos del interior que militaban en la Asociación del Fútbol Argentino. El recorrido de la carrera se caracterizaba por tener numerosas curvas muy cerradas siguiendo la topografía de ese singular parque, en esto algo distinto del de Palermo, en Buenos Aires. La enorme cantidad de público que se había congregado -Rosario había alcanzado el millón de habitantes- se había ubicado a lo largo de las calles que forman el circuito. La particularidad es que no había ningún tipo de vallas entre la gente y los automóviles de carrera.

Mi padre, afecto a las pruebas automovilísticas, y yo, que era un adolescente, veníamos siguiendo desde hacía muchos años todo lo relacionado con este deporte. Aun desde aquellos tiempos en que los Gálvez, Fangio, Froilán González, -el famoso cabezón-, Dante Emiliozzi y otros que aún estaban por darse a conocer.

Desde los ocho años había seguido por radio las hazañas de Raúl Riganti, uno de los primeros corredores del país, y posteriormente asistí a otra prueba que unía Santa Fe con Rosario, unos ciento sesenta kilómetros, y que, poco antes de la llegada, provocó un accidente de proporciones entre el público que, imprudentemente, invadió el asfalto recién estrenado, para festejar el arribo de las máquinas. Por todo esto, concurrir a presenciar la carrera de semejantes monstruos era todo un acontecimiento familiar. En vano la policía pugnaba para que nos alejáramos de los cordones que enmarcaban el circuito. Estoy hablando de los típicos cordones de granito que bordean las veredas de nuestras calles. Con mi padre, estábamos situados a no más de un metro del circuito, sin ningún tipo de impedimento para observar con detalle. Nadie reparaba en el peligro. El gentío aplaudía a los suyos, es decir a Gálvez, que corría su viejo y enorme Alfa Romeo, tan distinto a las Alfettas que luego se hicieron famosas; y a Fangio, que, conjuntamente con el entonces campeón europeo Jean Pierre Wimille, integraban el equipo de los Simca-Gordini T 11. Fue por algo que no recuerdo -quizá cargar combustible, cambiar los neumáticos-: Fangio había perdido casi diez segundos, según mi experto cronometraje. Sin embargo, cada vez que lo veía tomar el giro de la curva donde me encontraba de pie, mirando fascinado, observaba con sorpresa que el neumático delantero de su rueda izquierda iba besando el cordón de granito, separado por centímetros. A cada vuelta Juan Manuel descontaba uno o dos segundos. En ese momento me di cuenta de que este volante era excepcional y de que podía convertirse en campeón. Nunca había visto conducir con tamaña precisión y justeza, a esa gran velocidad, ni volvería tener la inmediatez de aquella experiencia. Era toda una proeza. Logró descontar los segundos que había perdido, ya que al girar pegado al cordón la distancia a recorrer se acortaba en varios metros a cada vuelta. Aunque Fangio no pudo completar la carrera. Y también recuerdo que verlo manejar uno de esos coches tan chiquitos daba risa.

El pobre Oscar Gálvez, que andaba por el sexto lugar hizo una mala maniobra y se despistó yendo a parar a uno de los lagos, de donde costó enorme esfuerzo sacar a esa enorme mole embarrada que era su Alfa Romeo.

Tibor Chaminau (poeta y ensayista)

do. Era la primera vez que le ocurría una pesadilla real. ¿Cómo enfrentar, de ahora en más, el desafío de sobrevivir? Su sensación de comenzar a ser alguien se había desbarrancado. Lo que había comenzado en aquel viejo taller de los Capetini con el juego de llevar el coche marcha atrás, barrer, volver a llevarlo adelante, siempre con el motor encendido, había terminado en eso. ¿Dónde quedarían esa confianza para manejar un auto –que, de un juguete, había devenido un medio para ganarse la vida–, su vocación, esa habilidad para esquivar la muerte, aferrado con fuerza al volante, sin soltarlo nunca, golpe tras golpe, revolcón y otra vez?

Nunca había pensado que acabaría llevando un cuerpo muerto en brazos, adentro del auto que iba a los saltos, por caminos de montañas desconocidas, entre indígenas y mestizos que se persignaban al asomarse a la ventanilla y observar aquel dramático cuadro de un hombre aferrando un cuerpo joven de otro hombre, en lo mejor de la vida, que poco a poco se iba enfriando y debió sentir la inutilidad de su abrazo y cuidados. Gente que Fangio observaba, como al pasar, desde la ventanilla sucia de barro y sangre. Un vía crucis que sólo puede transitar alguien que tiene la suficiente cuota de tranquilidad, o si se quiere, de contenida emotividad, casi, para imponerse con el deber de ser responsable, hasta las últimas consecuencias. Pensó en las plegarias que elevaba su padre en ese momento.

Insistía en pensar que se había mantenido aferrado al volante, mientras sentía los golpes de las herramientas, de los pesados repuestos, de la caja extra de velocidades, todo adentro volando a los tumbos y con estrépito ensordecedor. Las herramientas volaban

por arriba y hacia todas partes y Fangio asido a su tabla de salvación, hasta que el coche quedó acostado y el piloto, con una pierna apretada contra la puerta, porque su compañero nunca había querido ponerle trabas. Ambas se habían abierto de par en par, como frenéticas alas metálicas que golpeaban y volvían a golpear, intentando que no se derrumbara ese pájaro de acero y metales. Pero ese movimiento hizo más fuerte la caída.

Las puertas se abrieron y voló todo. Daniel era reacio a viajar con las puertas herméticamente clausuradas, tal vez por superstición, o porque recordaba que el único que había logrado escapar con unos pocos magullones del trágico accidente de Medellín, terminó por ser el asistente norteamericano de abordo, al saltar por la puerta, cuando vio el inminente choque donde iba a morir Gardel. O quizá Daniel le tuvo mucha confianza, demasiada.

Volvía a pensar Fangio, que lo seguía cargando en sus brazos, sin soltarlo, por esas calles perdidas entre inmensas montañas. Fangio aceleraba bajo un manto de neblina de un amanecer que seguía siendo noche cerrada y resplandores de paredes blancas, que refractaban como rayos las inesperadas luces que les enviaban los focos de los automóviles a la carrera.

Detrás de él, ni Gálvez ni su acompañante sufrieron lesiones y podían seguir en carrera, porque venían ganando muchas etapas, dijo Fangio ante el rostro de tristeza y desconsuelo de su colega, su rival, su amigo. Ambos, Fangio y Gálvez, casi a tientas, entre la cuesta del camino y entre aquellas enormes piedras inmóviles y milenarias, buscaron a Daniel, hasta encontrarlo, en el silencio frío de un día extraño. Otro país, apenas entrevisto. Una tierra recién pisada por las gastadas

suelas de los fatigados corredores con dolor y espanto. Por encima, pasaba un auto a la disparada sin llegar a advertirlos en la oscuridad. Al rato, se arrimó otro, y le hicieron señas. El veterano Eusebio Marcilla detuvo su Chevrolet y bajó a ver qué había pasado. Con su acompañante, se llevaron a Urrutia al auto. La gente les había informado que el hospital estaba a unos veinte kilómetros. Fangio, en su delirio, sabía que la localidad del accidente era Chicama. Deliraba y recordaba. Rebuscando en su alma su instinto de vida, se subió y se sentó sobre el tanque de nafta. Y los otros dos automovilistas ubicaron entre sus brazos el cuerpo de su copiloto, que era una bolsa de huesos, y a quien no le había podido comprobar si respiraba, si latía aún su impetuoso corazón. Fangio quiso imaginar que el cuerpo de su copiloto comenzaba a reponerse, que tenía su propia tibieza. Pero sabía que no era así. Que detrás de la nuca se le había sentido, al palparlo, una profunda depresión. Posiblemente estaba muerto, pero tal vez reviviría, se decía a sí mismo Fangio. Cuándo sintió el pinchazo de una nueva inyección.

En ese instante, no supo dónde estaba, pero volvía a quedarse dormido.Y recordaba. La primera etapa, de Buenos Aires a Salta, habían hecho unos 1.700 km y la había ganado Oscar a 121 km/h. Un conductor excepcional que había preparado su coche en forma excepcional. El último clasificado, Antonio Zarantonello, también con Ford, había demorado 23 horas, 27 minutos, 54 segundos, a 72 km/h. Oscar, mi amigo, mi rival, qué fiera inigualable del acelerador, se decía. Un piloto capaz de jugar a armar y desarmar un motor con los ojos vendados. Oscar, qué piloto. Manuel Montes estaba ahí, en Perú, al lado de la ca-

ma. Había abandonado la carrera para hacerle compañía, pese a que se había tenido que enojar y poner firme con su copiloto. Su presencia fue otra salvación. Aunque nadie le comentaba lo que quería saber, qué había pasado con Daniel, ¿qué? ¿Cómo creer que lo habían llevado a Lima y que se estaba reponiendo, si él permanecía en una cama de hospital?

Volver a recordar

Esa única e inigualada travesía jamás volvió a intentarse otra vez, y desveló a los organizadores y los radioescuchas de América. El Automóvil Club Argentino erró al informar que había habido un roce entre los autos de Fangio y Gálvez, que hizo caer al barranco a Fangio. El mismo Fangio lo desmintió. Había sido superado, simplemente, un rato antes de accidente. Y dijo que él había optado por seguir al corredor peruano Alvarado que le marcaba el camino, que lo sabía mucho mejor que ellos. Hasta que Fangio zigzagueó y comenzó a dar tumbos, fuera del camino.

Montes lo llevó a Trujillo en auto, donde pasaron unos días de reposo en un hotel. Había algún otro volante recuperándose de fracturas menores. Desde Lima, otras personas se interesaron por Fangio y lo fueron a buscar. Subieron el auto en un camión. Estaba abollado y hundido el guardabarros delantero izquierdo, aunque, de ese lado, el vidrio del parabrisas estaba sano. En cambio, el otro vidrio había volado. Fangio, en Monza, y después donde fuere, habrá de recordar aquella vez que al detenerse, en una estación de servicio del camino, lo observó un muchacho, el mismo que llenaba el tanque, y al reconocerlo, le dio el pésame. No quiso entender nada. No

había nada que entender. Lo sabía. Era por el querido amigo, al que cierta vez le había prestado su auto de mecánica nacional para que fuera al circuito Esperanza, donde había llegado cuarto.

Fangio era consciente de que Daniel estaba apunto de ser padre por tercera vez. Su mujer estaba internada en Buenos Aires, con las dos hijas pequeñas en casas de parientes. Habría de nacer un hijo, que re-



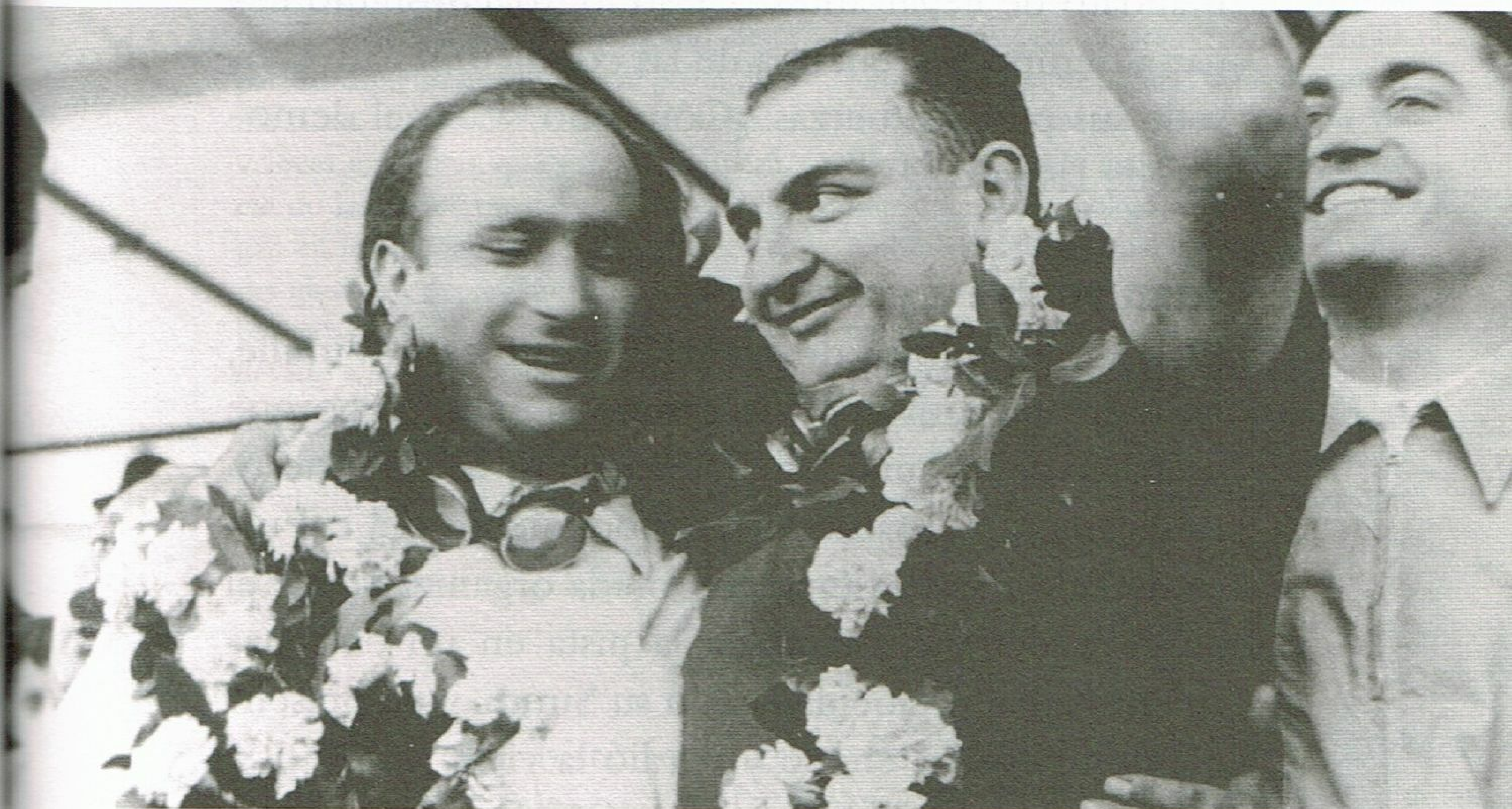
Uno de los retratos de Fangio de la época. (Museo Fangio).

sultó mecánico y acompañó al piloto Jorge Cupeiro. Mucho después.

En Trujillo, antigua, colonial, fresca y blanca, con su plaza arbolada, se les unió Molinari, el acompañante de Ángel Castano, amigo de "toscanito" Marimón, que tenía una agencia de autos en las sierras. También él se había accidentado. De paso hacia Lima, fueron juntos en busca de Castano, ingresado en otro hospital. Al verlos, saltó de la cama, juntó sus cosas y se subió al auto. Los médicos no lo pudieron convencer de que se quedara para reponerse. Firmaron que salía bajo su exclusiva responsabilidad.

Fangio recordaría que, con tanto accidentado, más que un auto, aquello se había convertido en una ambulancia.

Los títulos mundiales



“A las dos estaba en Monza, a las dos y media en la largada y a las tres en el hospital”, resumía Fangio con humor. Pero ¿cómo había llegado a eso? Internado en una clínica italiana, Fangio recordó que el príncipe Bira, casado con una hermosa argentina, le había prometido llevarlo en su avión particular. Sin embargo, aquel sábado 7 de junio de 1952, en Belfast, Irlanda, cuando se enteró de que había malas condiciones de tiempo para volar, abandonó pronto la carrera. Tenía miedo de no llegar.

Les había prometido que estaría allí, en Monza, y no podía incumplir su promesa. Otra vez la premura, el mandato de llegar antes ...Y lo logró; consiguió llegar a tiempo por encima de las condiciones adversas y de sus propias fuerzas. ¿Cómo no, si era el demonio de las pistas?

Juan vuelve a correr

El as de los pilotos de Francia, Jean-Pierre Wimille, considerado un verdadero campeón europeo porque acababa de triunfar en tres carreras, había muerto trágicamente durante el reconocimiento del circuito de Palermo. Era una temporada organizada por el ACA y el francés recorría la pista en un entrenamiento a baja velocidad. Con su Simca, y en presencia de su esposa, chocó y perdió la vida.

Fue así que el 6 de febrero de 1949 Fangio vuelve a correr en ese circuito, en el premio homenaje a Jean-Pierre Wimille. El argentino había decidido regresar a las pistas, pese al terrible accidente que había sufrido meses antes. Sabía que, de otro modo, el miedo a la muerte le impediría volver a competir. Y Fangio le temía al miedo.

Por otra parte, había sido este espléndido corredor francés el primero en señalar al balcarceño, ante periodistas extranjeros y dirigentes de las competiciones, como la máxima esperanza para el automovilismo argentino. No alcanzó a ver cumplido su vaticinio.

La carrera del circuito del Torreón

Verano en Mar del Plata. Se destaca, de reciente factura, el Torreón del Monje, que volvería famosa la curva del mar bajando por la Avenida Colón, hacia la derecha. Allí, el 27 de febrero de 1949, triunfa

Una muerte absurda

El error es pensar que el automóvil responde exactamente al significado de la palabra: aquello que se mueve por sí mismo. Con el paso de los años, las actuales veloces máquinas, que surcan la superficie de las carreteras del mundo y atosigan en horas pico los accesos a las grandes ciudades, dependen de un combustible cada vez más oneroso y escaso que ha llevado a las tristemente célebres guerras del petróleo. Pero el correcto funcionamiento de un auto le debe mucho a la habilidad personal de su conductor, que deberá evitar inconvenientes, externos e internos. Muchas veces la muerte acecha a quien no puede evitar los errores ajenos. Este fue el caso de Jean-Pierre Wimille piloto francés que a los 41 años murió en las preparatorias del Gran Premio de Buenos Aires. Un grupo de espectadores imprudentes lo obligó a hacer una maniobra con su Simca-Gordini, y el auto lo aplastó. Había ganado importantes premios en Europa y en África. Además, durante la guerra había luchado en la Resistencia contra los nazis. Logró escapar y evitar su detención por la Gestapo saltando por una ventana. No sabía que la muerte lo aguardaba en la lejana Buenos Aires.

Fangio en una histórica carrera, denominada "del circuito del Torreón de Mar del Plata". Logra el mejor tiempo con su Maserati 4 CTL/48, que llevaba los doblemente emblemáticos colores de la escudería italiana: azul y oro. Alcanza ese triunfo corriendo, por primera vez, contra pilotos europeos en los llamados "autos de categorías especiales", conocidos por el Grand Prix.

En esa competencia tuvo a su favor la hinchada del pueblo de Balcarce que se había trasladado en camiones, colectivos alquilados y autos particulares. A medida que iban llegando, se ubicaban sobre las vereditas de un metro de ancho. Si algún imprudente estiraba la mano, podía

TAPA de *El Gráfico*.
(Museo Fangio- Ed. Atlántida).



tocar a los corredores. Miedo y entusiasmo a la vez fue lo que sintió la gente que asistió a aquella carrera, según lo recuerdan algunos testigos memoriosos. Muchos seguían la carrera desde el paredón. La preocupación de Fangio, como siempre lo fue, eran esos puntos críticos, donde estaba ubicada la mayor cantidad de gente porque eran los lugares más atractivos. Podía pincharse una cubierta o irse un coche contra el público, para lo cual no se había previsto ningún tipo de restricción ni seguridad. Los espectadores pensaban, ingenuamente, que si los corredores se despistaban, ellos podrían salvarse tirándose al mar.

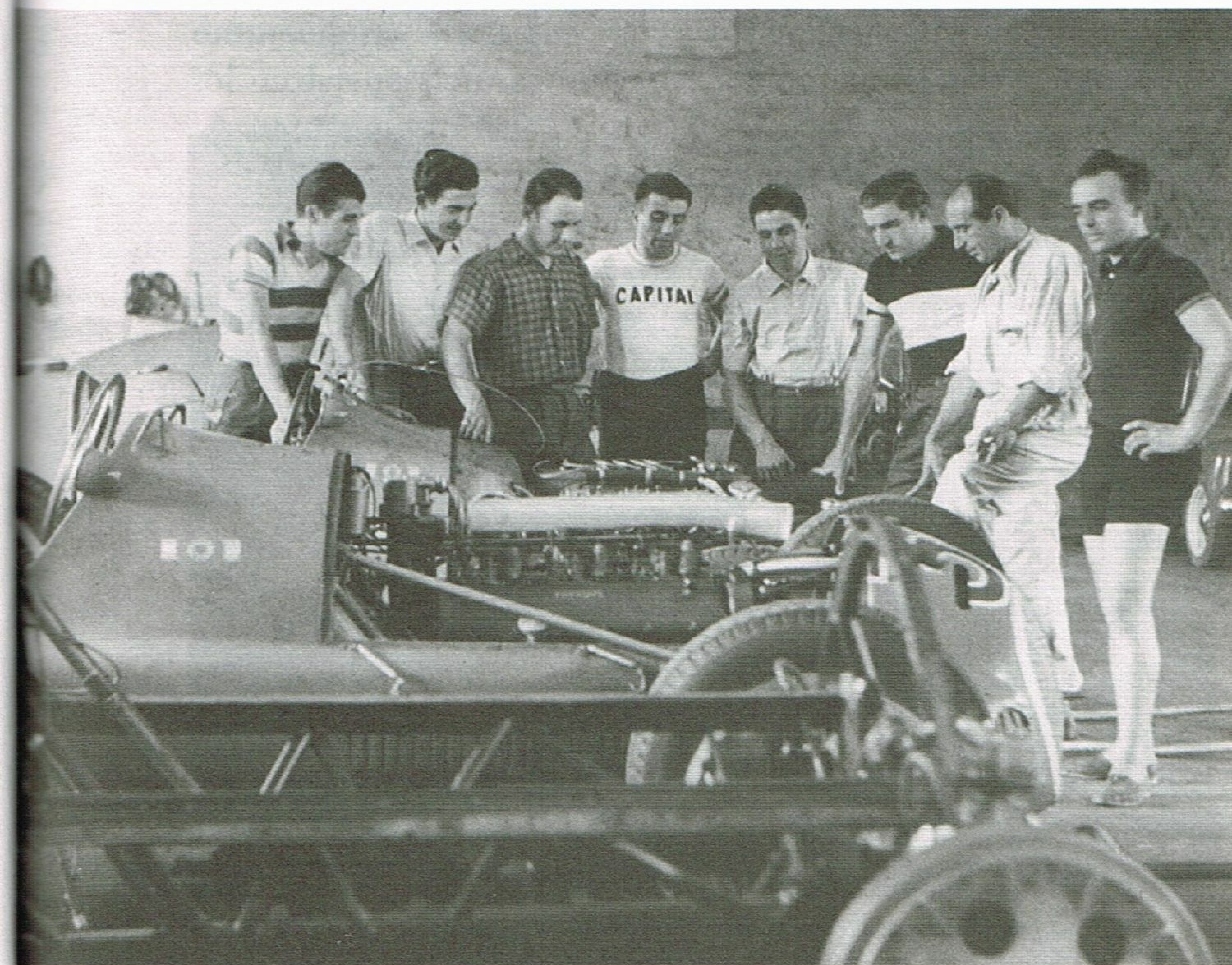
Fangio ganó de punta a punta. El lunes a la noche el triunfo se festejó con un asado en el taller de Balcarce. Hasta allí fueron grandes del automovilismo y del fútbol: Domingo Marimón, Alfredo Distéfano, José Manuel Moreno, y muchos más. Perdido entre los que festejaban estaba el italiano Amadeo Bignami, mecánico de toda la vida del corredor Achille Varzi y de Luigi Villoresi, *il Gigi*, quien por segunda vez había ayudado a desarmar el motor de Fangio esperando observar cómo estarían de mellados los gruesos dientes de acero de la caja de velocidades.

En la carrera anterior, la del circuito de Palermo, habían quedado muy estropeados, tanto como para vaticinarle a Fangio que, de seguir así, iba a necesitar un auto nuevo por carrera. El experimentado mecánico, que habría de ser contratado oficialmente para acompañarlo a Italia, esta vez se llevó otra sorpresa. No había nada de qué preocuparse. Porque luego de aquella observación y vaticinio, el amor propio de Fangio lo había llevado a mejorar tanto su modo de conducir que en esta nueva competencia esos mismos engranajes estaban en perfecto estado.

"La verdad, es que debía ganar una carrera. Y hacerlo bien. Tenía que volver para entregarle el triunfo a la gente que no se cansó de darme su desinteresada ayuda". Fangio estaba feliz y repetía su agradecimiento una y otra vez.
Volvió a ganar en Bell Ville, Córdoba, el 20 de marzo, con Volpi-Chevrolet, en el Premio Fraile Muerto. Dos triunfos en menos de un mes.

Fangio y su equipo viajan a Milán

Juan Manuel Fangio tiene treinta y ocho años. Ha hecho una carrera brillante, y se merece ampliamen-



El Taller de Galleate. (Museo Fangio).

te el nombramiento de capitán del equipo argentino que viaja a Italia para correr en diez carreras. Al Gran Premio de Italia se lo bautiza "Achille Varzi", en memoria del corredor italiano que había ganado el premio Ciudad de Rosario dos años antes con un Alfa Romeo. Varzi se había matado en la pista de Bremgarten, en 1948, y su padre, don Menotti Varzi, que vivía en el pueblo de Galleate, cercano a Milán, ofreció su residencia al equipo argentino. Fangio era amigo de su hijo y casi su hermano. Como siempre, los viáticos eran insuficientes y pudieron sobrevivir gracias a esas comodidades que les ofreció el padre de Varzi.

En aquella época las compensaciones en dinero no eran importantes (en Europa no superaban los



LA DELEGACIÓN argentina para recorrer circuitos de Europa posa junto a la guardia Suiza. Desde la izq. Luis E. Sojit, Fangio, atrás Mieres, Benedicto Campos, Alfredo Pian y Froilán González, 1949. (Museo Fangio).

quinientos pesos, si ganaban); y en varios lugares les cobraban una "tasa" de partida. Los gastos empezaron a preocuparlos. Hasta que un fabricante de aceite que les había prometido seis mil liras en caso de triunfo, cumplió su palabra. Ellos habían llevado el mameluco y la gorra con la marca del lubricante. Por cierto que aún no existían los cascos, ni mucho menos la vestimenta antiflama.

De esta serie de diez carreras Fangio ganó seis: el 3 de abril en San Remo, el 18 de abril en Pau, el 8 de mayo en Perpignan –todas con Maserati 4CLT/48–, el 22 de mayo en Marsella con Simca, el 26 de julio en Monza con Ferrari 125 y el 10 de julio en Albi con Maserati 4CLT/48.

Argentino en París

En su primer viaje a Europa Fangio había analizado los efectos que la estructura de los autos podía tener sobre la velocidad. Así, hizo que al Simca con el que corrió en Reims le adaptaran un trozo de flexiglás en el frente. Ya en su segundo viaje, siempre preocupado por los coches con los que corría, realizó una llamada telefónica para convencer al gobierno argentino de la compra de dos cupés Ferrari. Antes se había entusiasmado con la Maserati, máquina que le hizo conocer Pepino Vianini, padre del corredor Andrea, que años después tuvo un grave accidente en una carrera y se radicó en la Argentina. Con la Maserati Fangio ganó varias carreras. Como una anécdota de época, se cuenta que el Secretario General de la Presidencia, Carlos Aloé –cuyas aptitudes dieron lugar a que la oposición se ensañara con descalificantes chistes que trascendieron el siglo–, consideró a Fangio un piloto sin realce y se opuso a que

representara al país. La historia le devolvió su error y hoy sólo se lo recuerda por aquellos chistes.

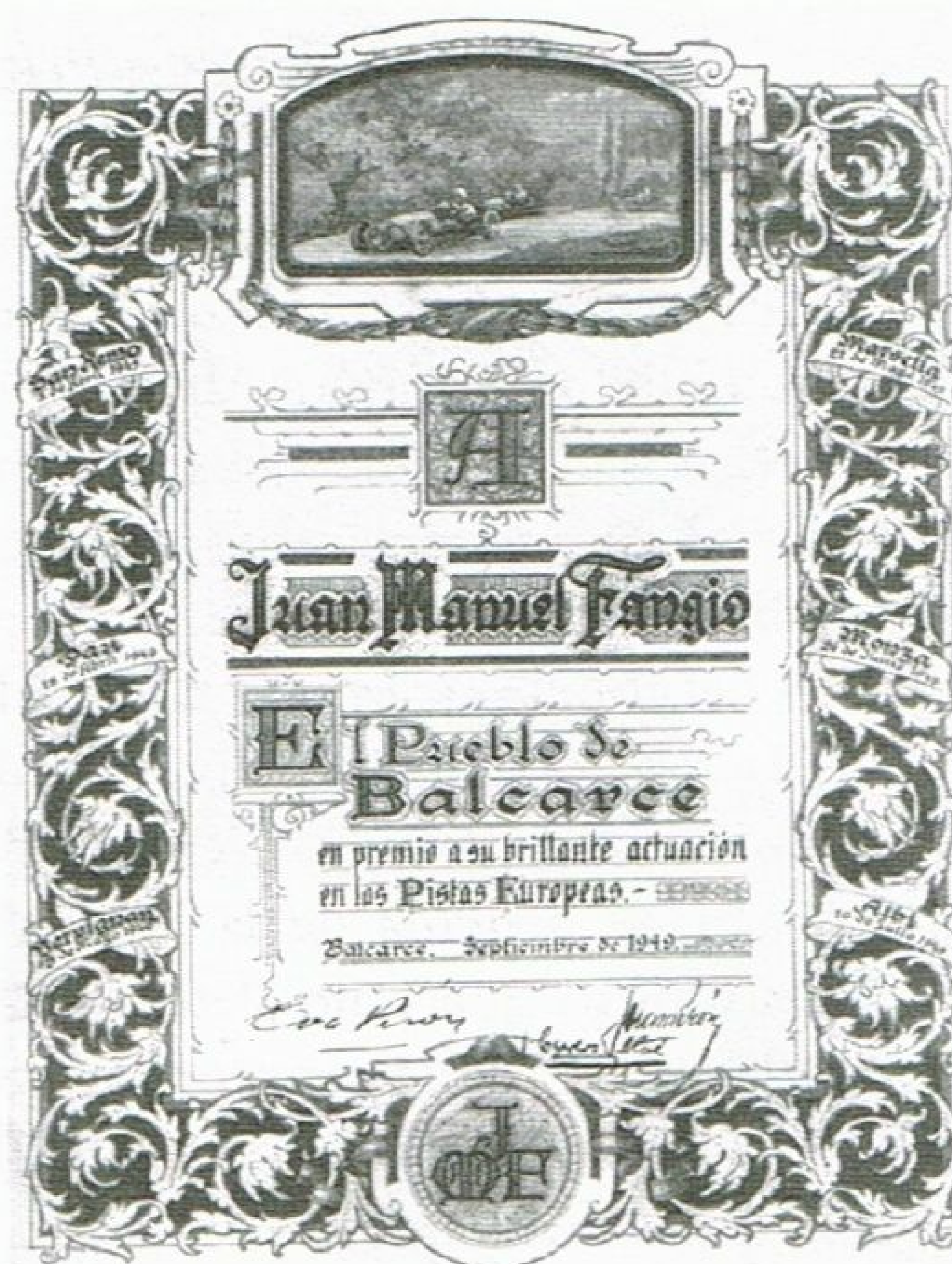
Lo cierto es que, a pesar de esa apreciación del Secretario, el presidente Juan Domingo Perón, que había comenzado su gobierno en 1946, le brindaba un importante apoyo a Fangio. Fue así que desde el balcón de la Casa de Gobierno y frente a una multitud de admiradores reunidos en la Plaza de Mayo, le hizo entrega de la medalla "Al caballero del deporte". Esto fue posible porque la Argentina, desde mediados de la década del cuarenta vivía, como pocos países en el mundo, un período de gran nivel en lo automovilístico. El tesón y la eficacia de Carlos P. Anesi, presidente del ACA, y de Francisco Borgonovo, vinculados con el entusiasta periodista italiano Corrado Filippini, los llevó a plantearse la actividad muy seriamente. Pensaron en adquirir máquinas, hablaron con los empresarios extranjeros y seleccionaron pilotos para participar en las competencias nacionales. Por otra parte, Europa salía de la guerra, los antecedentes deportivos casi no se recordaban y las hazañas de Bugatti pertenecían al pasado. Entonces, la Argentina fue "el lugar".

Un ejemplo del apoyo que les brindaba el gobierno peronista es la oferta que Eva Perón les hizo a Fangio y al corredor Benedicto Campos: regalarles las Ferrari que, por consejo del balcarceño, habían comprado en Italia. Fangio no aceptó y precisó su criterio: "Pienso que estos coches son para un equipo argentino, no para nosotros. Con ellos se podrá continuar mandando pilotos argentinos al exterior".

Los cercanos a Fangio recordaban que, cuando el campeón iba a partir, siempre decía que su ilusión no era mucho más que volverse con una carrera

ganada, dejar bien parado el nombre del equipo argentino.

"Al menos una victoria", habían sido, una vez más, sus palabras antes de embarcar en el avión hacia Italia. Pero el abruzés de la provincia de Buenos Aires, mejor dicho, el nuevo demonio de las pistas nacido en Balcarce, volvía sin haber dejado nada para nadie, pese a que algunos comentaban, por lo bajo, que sus 38 años podrían convertirse en un obstáculo difícil de salvar.



Diploma "Pueblo de Balcarce" con la firma de Evita, 1949. (Museo Fangio).

Correr por primera vez en Monza con Ferrari y triunfar fue un logro personal que le significó una tranquilidad no sólo por las gestiones ante las arcas oficiales –que habían desembolsado por cada auto adquirido unos doce mil dólares– sino también por su público.

El glorioso año mil novecientos cincuenta

Pero la historia recién había empezado. Los casi cuarenta años de Juan Manuel Fangio no le impidieron ganar el 10 de abril de 1950 el Grand Prix de Pau con Maserati 4CLT/48; y una semana después, ganó el Gran Premio de San Remo con Alfa Romeo. Entonces se concreta su sueño: pertenecer a una escudería. Y corre el primer campeonato del mundo de Fórmula 1 con sus compañeros Farina y Fagioli. Les decían "las tres F".

Muertos o lesionados los principales corredores de Alfa Romeo, la empresa no estaba dispuesta a arriesgar los once campeonatos que habían obtenido sus once pilotos y exponer su prestigio apostando a un

Ganar segundos en los boxes

"¡Oh, bellos tiempos en que los autos de carrera tenían el motor donde corresponde! Cuando un Alfa salía de una curva, todo el mundo se enteraba. Bastaba el rugido del motor, el frenético deslizamiento de las ruedas, el acre humo del caucho para que no quedara en duda que el piloto quería mandarse a mudar con la mayor premura posible. ¿Quién se acuerda de la Ferrari 1500, chasis corto que trajo Peter Whitehead en 1949? ¿Y de los contornos casi sensuales de la Maserati 4 CLT/48? Es muy discutible cuál puede ser el coche de carrera más bonito de la historia. En la lista estaría seguramente esa Maserati, la Ferrari 1952/53 de cuatro cilindro, el Alfa Romeo monoposto [para una única persona], el "Era" del tipo A, la Mercedes W163 y la 165...Y las Talbot, grandes, pesadas, pasaban como un trueno... Las Maserati y las Alfa pasaban a las Talbot como una exhalación, se quedaban sin nafta, pasaban a cargar y nuevamente se oía un sordo tronar a lo lejos y aparecían Rosier, Sommer, Giraud, Levegh... Las paradas en los boxes eran un espectáculo. Había equipos organizados y equipos italianos. La división es un poco cruel, pero no hay duda que los italianos participaban casi siempre de ese espíritu de lasciati *ogni speranza voi ch'entrate* que caracteriza a los momentos más complicados de Il Trovatore de Verdi.

"Era algo así. Entraba Farina gesticulando violentamente. El caposquadra, que había estado conversando sobre mujeres con un mecánico, gritaba repentinamente: '¡Madonna mia!' Pisaba el crique carretilla y se golpeaba la frente con el manillar. Dos mecánicos volcaban una botella de cerveza que estaba sobre el mostrador y arruinaban la planilla del cronometrista.¡A todo esto el caposquadra, tratando de atenderlo a Farina, echar nafta y cambiar una rueda al mismo tiempo, gritaba a los mecánicos: '¡Candele! ¡Candele!' ['¡Bujías! ¡Bujías!']. Entonces, los mecánicos contestaban en dialecto modenés, que suena fonéticamente (a un extranjero) algo así 'trsqnrztpw-xqqzjssy', y en vez de bujía traían 'gicleus'. A todo eso paseaba contoneándose la novia de turno de Harry Schell y todos se detenían para mirarla. Farina tomaba Coca Cola y se enjugaba la transpiración. Una pesada llave inglesa le caía encima del pie al caposquadra y éste, gritando, se alejaba renqueante.

"Un periodista flaco, narigón, de anteojos, elegía ese momento para preguntarle a Farina sus impresiones sobre la carrera. Farina hacía ademán de saltar del auto y correrlo con otra llave inglesa.

"A todo esto, pasaba al frente una Talbot y, entonces, los dos mecánicos y el caposcuadra, frente al auto lo bajaban del crique y gritaban '¡Vía, Via!' a un Farina que tenía las antiparras en la frente y un pie fuera del auto. Farina se atoraba con la Coca Cola, se acomodaba en el pescante y salía con la tapa del tanque de nafta abierta, circunstancia de la cual el caposcuadra se daba cuenta a último momento. Y se quedaba con la cabeza entre las manos, mirando el coche que desaparecía en la lejanía.

"Sin embargo, los italianos ganaban casi todas las carreras en esa época en que los coches tenían el motor donde corresponde".

El espíritu burlón del inolvidable periodista Ronald Hansen, que junto a Federico Kirbus escribió en inglés el primer libro sobre Fangio, describiría en páginas que hicieron escuela, cómo las carreras de la Fórmula 1 se intentaban buscar la velocidad de la luz.

incipiente sudamericano. Fangio, advertido de que su experiencia en Francia , cuando había corrido con Gordini y debió abandonar, no le había llamado la atención a nadie, se aprovechó de su socarrón desparpajo para replicar a los directivos: "Ustedes no tienen nada que perder porque, si pierdo, soy yo, Fangio, un extranjero desconocido el que es derrotado. En cambio, si gano va a ser una vez más la Alfetta, la que triunfa".



Rainiero entrega la copa de la Carrera de Mónaco, 1950. (Museo Fangio).

El lógico argumento pareció convenir a los intereses de la fábrica. Pero faltaba algo no menos importante: ¿cuánto les iba a cobrar? Para eso también tuvo respuesta el campeón que llegaba de ese remoto país de inmigrantes, al que muchos llamaban la segunda patria de los italianos y donde la mayoría de los empresarios extranjeros consideraban que, dólar más, dólar menos, no había inconvenientes para hacer acuerdos con el gobierno. Fangio los sacó de la duda: "Aquí les firmo el contrato en blanco. Los ceros los ponen ustedes".

El 21 de mayo de ese año, en Mónaco, sumó puntos por primera vez con ese triunfo. Después corrió en Formula 2 y ganó en Angulema, con Maserati. Volvió a la Fórmula 1 y en Bélgica triunfó en el gran premio Spa-Francorchamps; ganó en Reims, Ginebra y también en Pescara. Con estos grandes premios se consagró como subcampeón del mundo detrás de Alberto Farina.



CON Evita y Perón en el Autódromo "17 de Octubre". (Museo Fangio).

A Fangio no lo paraba nadie. Esta es la sensación que tenía el público. El fragor de sus vueltas aturdía a quienes escuchaban la carrera trasmitida por la radio, y el rápido giro de su coche en el polvo sorprendía en los Sucesos Argentinos, el noticiero oficial.

Al volver a la Argentina, Fangio ganó el 12 de noviembre el Gran Premio Ciudad de Paraná y el 18 de noviembre el Premio Presidente Alessandri Palma, en Chile; en ambas competencias corrió con Ferrari 125. La asociación de volantes del país transandino le otorgó una medalla en homenaje a su actuación europea. El 24 de diciembre volvió a ganar en las Quinientas Millas argentinas en Rafaela, con otro auto de fabricación europea, un Talbot-Lago. Ese año totalizó once victorias. Aquel hijo de un albañil y una modista, criado en las sierras de Balcarce, ya era un ídolo.

Y el ídolo se consolida cuando el 27 de octubre, en

el cine Ocean de la entonces elegante calle Lavalle, se estrena la película *Fangio*, demonio de las pistas, largometraje argentino producido por Armando Bo y dirigido por Román Vignoly Barreto.

En mil novecientos cincuenta y uno Fangio continuó con el trébol verde de Alfa Romeo, compitiendo por segunda vez por la categoría del mundo. En mayo ganó en Berna, en julio obtuvo el Gran Premio de Reims. Y llegó la carrera de Barcelona, un intento del gobierno franquista para hacer fructificar la actividad, como lo hacían otros países europeos. En esa tierra ibérica Fangio nació a la fama, consagrándose con el primer campeonato del mundo.

El campeón salva la vida

Los primeros meses del año 1952 fueron de una intensa actividad para el nuevo campeón mundial. El 13 de enero ganó en Interlagos y en el gran premio Quinta da Boa Vista, ambos de Brasil; en febrero obtuvo la concesión de Mercedes Benz; el 9 de marzo, en la Argentina, ganó el premio Presidente Perón y el 16 de ese mismo mes el premio Eva Perón; y en Uruguay, venció en dos carreras corridas en el circuito de Piriápolis, el 23 y 30 de marzo. En las seis competencias corrió con un auto Ferrari 125.



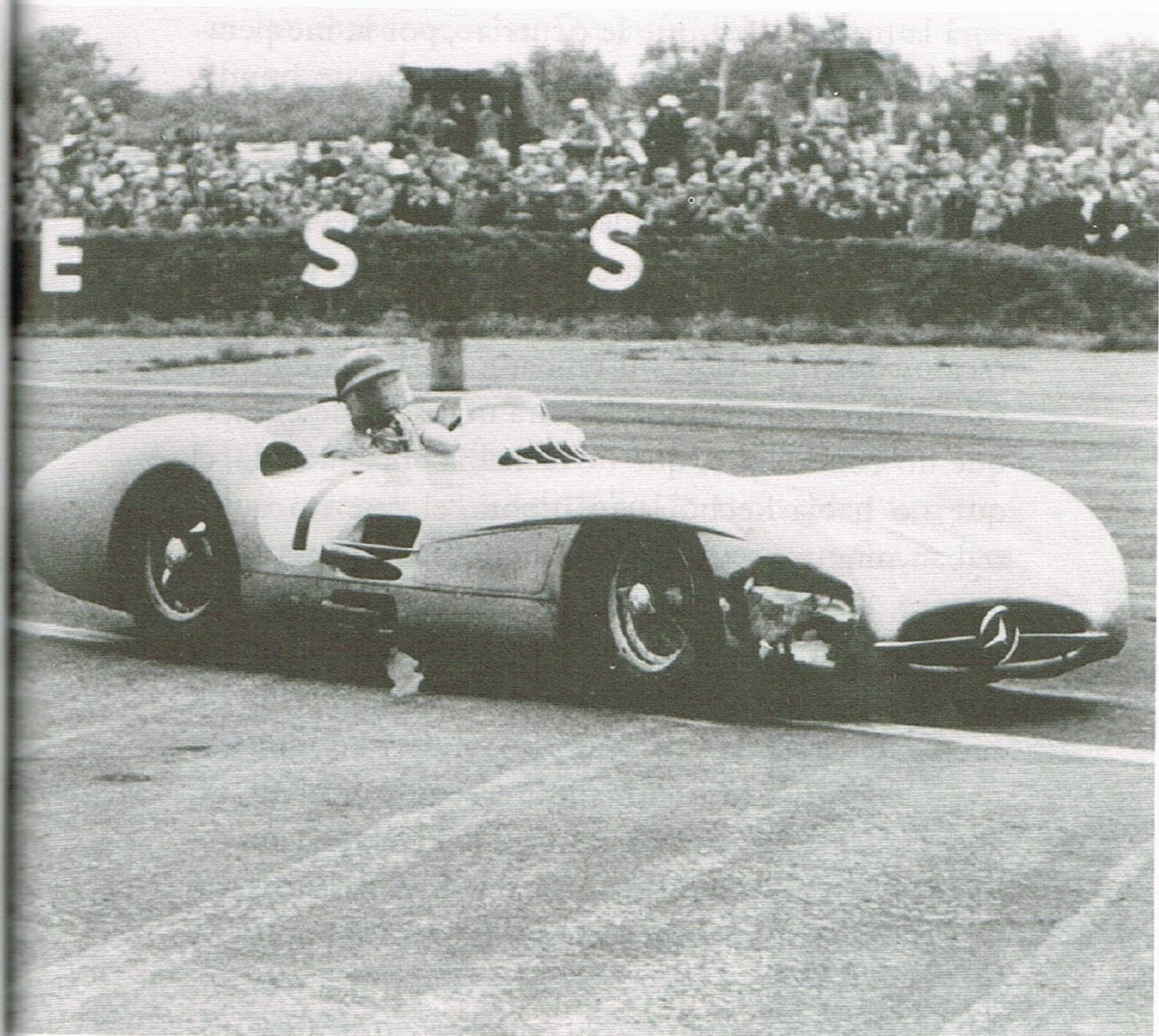
Fangio luego del accidente, 1952. (Museo Fangio).

En junio, mientras participa de una competencia en Inglaterra, recibe una nueva invitación para correr en Italia. A pesar del poco tiempo con

que cuenta, decide no faltar a la cita. Pero, cuando llega a París desde Belfast con destino a Monza, se encuentra con que los vuelos y las combinaciones estaban suspendidos. No lo dudó: decidió manejar una cantidad enorme de kilómetros durante la noche, cruzar los Alpes y, de pasada, como quien dice, dejar en su pueblo a otro piloto que viajaba con él. Llegó a Monza una hora antes de la largada. Tenía cuarenta años y sus reflejos le respondían mejor que nunca. Le quedó apenas tiempo para tomar una aspirina y un vaso de agua. Estaba listo, con su Maserati, aguardando la orden de partir. Había dado su palabra y cumplía. Y largó último de la grilla. Extenuado, sin dormir ni comer.

En la famosa curva de Lesmo pisó el cordón y el auto se le fue contra una serie de fardos que estaban endurecidos por el tiempo, casi petrificados. Apresurado por haber salido tan de atrás, había cometido un error en uno de los cambios. La disminución de sus reflejos por el cansancio acumulado le impidió recobrar el control del bólido. Acabó por golpear en un terraplén y pegó un giro mortal en el aire. Salió despedido.

Y ahora estaba allí, en Monza, en un sanatorio donde permanecería internado más de cuatro meses. Estuvo horas en agonía. Volvían los recuerdos. Como entre sueños, Fangio percibía una voz, la de su eterno rival y amigo Oscar, que decía: "Fangio estaba adentro del coche desvanecido. Lo ayudamos a salir. Me pidió que siguiera. Fuimos hasta el camino para llamar la atención de la gente y de otros pilotos. Algunos pasaron sin vernos. Eusebio Marcilla se paró y se ofreció para llevar a los heridos. Colocamos a Fangio y a Urrutia en el coche de Marcilla, que re-



Corriendo con la Flecha de Plata, 1954. (Museo Fangio).

gresó a Trujillo. Después, con la ayuda del público, levanté mi coche y seguí. Al llegar a Tumbes me enteré de que Urrutia había muerto".

Ahí estaba Daniel Urrutia. Era un mameluco blanco, inmóvil, en esas tierras peruanas que bebieron en un breve charco su sangre argentina. Como otras tantas veces había ocurrido apenas un siglo antes, durante las refriegas de la independencia americana. En el momento en que ocurrió aquel terrible accidente en el Gran Premio de América del Sur, Fangio estaba medio trastornado, por el súbito vuelco

–era la primera vez que le ocurría–, por la inesperada conmoción y porque había observado un hundimiento, un traumatismo en la nuca de su copiloto. Sentía una tremenda culpa que le roía las entrañas. Era suya la responsabilidad por haberlo llevado a la muerte, en esa pendiente de un perdido sendero, que, mirada desde abajo, parecía tener apenas unos escasos dos metros. Y, sin embargo, se había convertido en una trampa mortal para uno sólo de ellos, el que no conducía, el que no se había enceguecido, el que no había hecho la maniobra, el que no quiso trabar ninguna puerta, ni mucho menos atarse al asiento. Daniel continuaba en los brazos cálidos de Fangio, cada vez más helado.

Fangio se acordaba de otros casos donde más de un accidentado había sido dado por muerto, y después nada; después, todos contentos a correr otra vez. Sí, esa era la única forma de burlar a la huesuda y de esquivar su sablazo. Correr otra vez. Eso había hecho él. Volver a correr cuatro meses después, como si no hubiera pasado nada.

Y ahora era él quien había estado a punto de morir. Cuando recuperó la conciencia, al mirar el liviano casco de fibra de vidrio abollado, junto a la mesita de luz, volvía una y otra vez a aquel terrible accidente de Perú. Y sentía nuevamente la sensación del preanuncio de la muerte y el horror en la boca del estómago. Entraba otra vez en el delirio, aunque luchaba por no perder el conocimiento. Quería mantener todo bajo control.

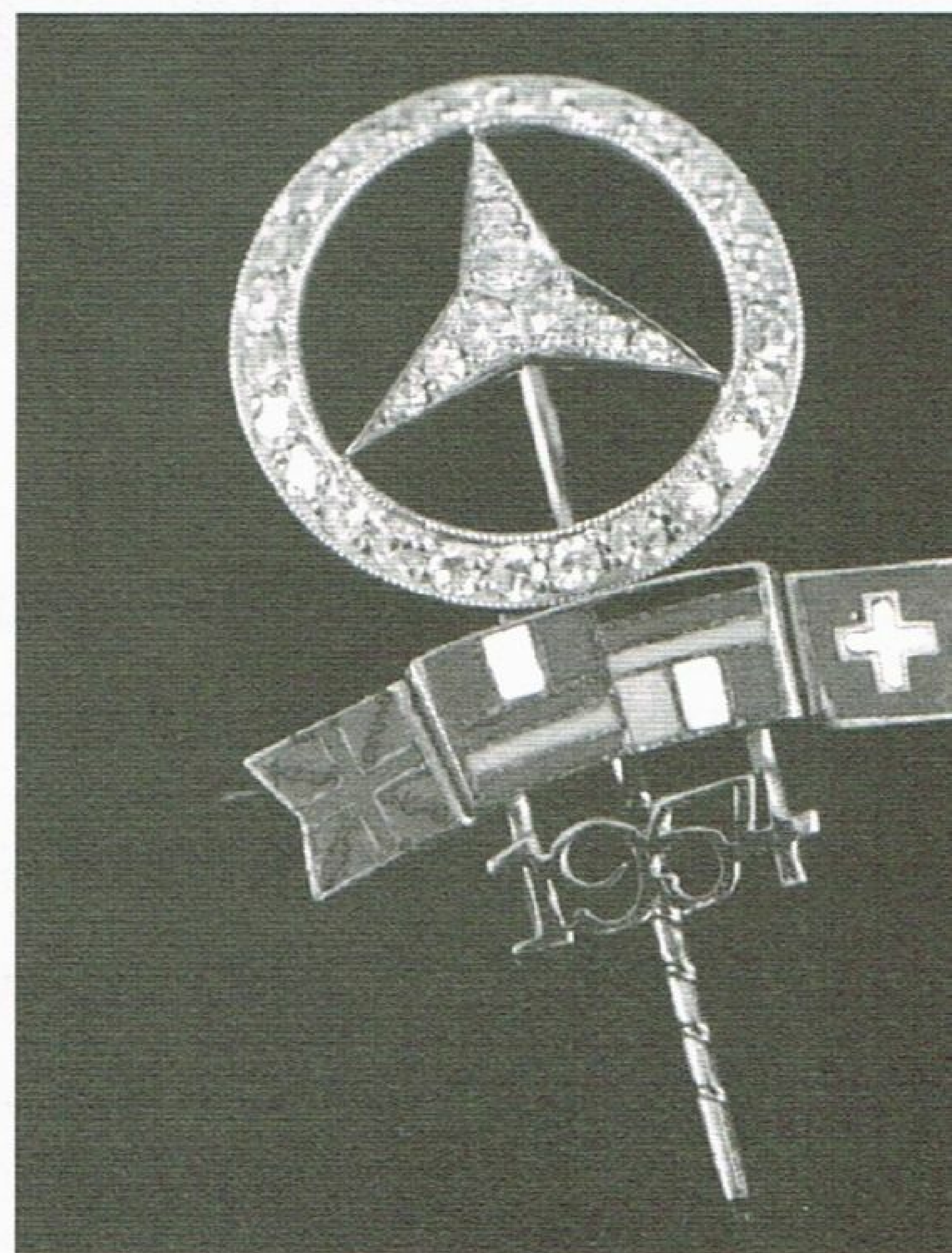
Recién en este otro hospital, en Monza, Fangio se enteró de que aquel antiguo accidente le había producido una lesión que no fue detectada. Es que, en aquella ocasión, casi no hubo tiempo de pensar

en las consecuencias. Después del accidente Fangio regresó manejando en su auto, donde se sentía la ausencia de Daniel. "Quería baquetearme", murmuraba Fangio, en la duermevela hospitalaria. Llevaba en sus entrañas mucha aceleración y una enorme potencia de vida. Pero nada de autodestrucción. Su familia y Balcarce rezaban por él; Fangio lo sabía.

Otra corona de laureles

Ya recuperado, el 12 de julio de 1953 ganó una trepada de montaña en la Vue des Alpes, en Suiza, con una Maserati A6 GCM. El 6 de septiembre ganó el Grand Prix Supercortemaggiore, de Merano, corriendo con un Alfa Romeo 6 C sport.

Y el 13 de septiembre volvió a aquel trágico circuito de Monza: corriendo con Maserati logró una impresionante victoria en la última curva sobre los afamados Farina y Ascari. Obtuvo así el título de subcampeón del mundo, detrás del campeón mundial Ascari. El 19 de noviembre, con un Lancia 24, Fangio ganó en México la IV carrera panamericana.



Broche con las banderas de los países donde obtuvo premios en el año 1954 regalado por la Mercedes Benz de Alemania. (Museo Fangio)

A principios de la temporada 1954 Fangio corrió dos carreras con Maserati 25 OF: el 17 de enero ganó el Gran Premio de la República Argentina y el 20 de junio el Gran Premio de Bélgica. Volvió a firmar contrato con Mercedes Benz. Disponía de "la flecha de plata" W196 para sumar pun-

tos en busca de un nuevo campeonato del mundo. Así ganó el Gran Premio de Reims el 14 de julio, el Gran Premio de Europa el 1° de agosto en Nürburgring, el Gran Premio de Berna y el Gran Premio de Monza. De este modo obtuvo por segunda vez el Campeonato Mundial de Pilotos. Además fue consagrado como "Deportista del Año". Y la Asociación de Periodistas Deportivos de la Argentina le otorgó el premio "Olimpia".



En 1955, Fangio ya era dos veces campeón del mundo y se disponía a ir por una tercera corona de laureles. Lo iba a hacer con esmerada inteligencia, como siempre, pero antes quería ganar las Mil Millas, competencia de renombre mundial y una verdadera publicidad directa para la venta de coches. Era una carrera legendaria, con sus 1.600 kilómetros, aproximadamente la distancia entre Buenos Aires y Trelew. Le prepararon un Mercedes Benz 300 SRL para esa carrera que siempre quiso ganar.

Al subirse al auto, Fangio se dio cuenta de que se había olvidado, vaya a saber dónde, su habitual casco marrón. No quería otro, pero no hubo alternativa. Tuvo que calzarse uno blanco para la carrera más exigente. Fangio hizo algo inusitado: salió a reconocer el circuito –y lo repitió dos veces– en un 300 SL, un nuevo modelo ultra deportivo, no de competencia, conocido como "Alas de Gaviota" por la forma en que sus puertas se abrían hacia arriba. La empresa aprovechó para que Fangio exhibiera semejante máquina, con ese detalle inusitado de sus puertas.

Desde la primera vez que había llegado a Europa, había tomado la costumbre de dedicar el mayor tiempo posible a recorrer el camino que debería cubrir durante la carrera. Si se topaba con imprevistos, profundos e incómodos badenes o con los llamados "lomos de burro", desplegaba aquella habilidad de sus tiempos de "barrero": acariciar apenas el freno para que, al caer, el auto se adhiriera con fuerza, y lo antes posible y "en vuelo", apretar a fondo el acelerador para aterrizar y salir más ligero. Fuera de los circuitos callejeros, en las nuevas pistas diseñadas con esmero y con dificultades cuyo riesgo estaba matemáticamente calculado, buscaba precisar los momentos en que debía precaverse y aquellos en los que la potencia de su máquina tenía que explotar al máximo. Luego de este recorrido tentativo, Fangio, echado en la cama, levantaba los brazos, entrecruzaba las manos detrás de la cabeza y se adormecía pensando en el mapa que había comenzado a memorizar.

Codiciados galardones

En aquella carrera volvió a experimentar su problema habitual. El motor vibraba al extremo de que lle-

gó a afectar un caño de inyección y tuvo que seguir con un cilindro menos. El resto de sus compañeros de escudería estaban bien clasificados. Los mecánicos desatendían los reclamos de Fangio y como si fuera poco, mientras él iba solo, los demás tenían navegantes que los ayudaban en el camino. Stirling Moss iba primero, Karl Kling y Hans Hermann, segundo y tercero, respectivamente. Luego de la salida de pista de Kling y de que Moss comenzara a circular con problemas, los mecánicos empezaron a ocuparse de Fangio y le solucionaron el problema del caño roto. Pero el apuro, el descuido, la desidia, en definitiva, algo de todo eso llevó a que no se cambiaran las bujías. En consecuencia, Fangio terminó segundo, detrás de la dupla Moss-Jenkinson. El codiciado galardón se le volvió a escapar al argentino. Y la culpa era... del vecino. "Para decirlo suavemente", pensaba Fangio.

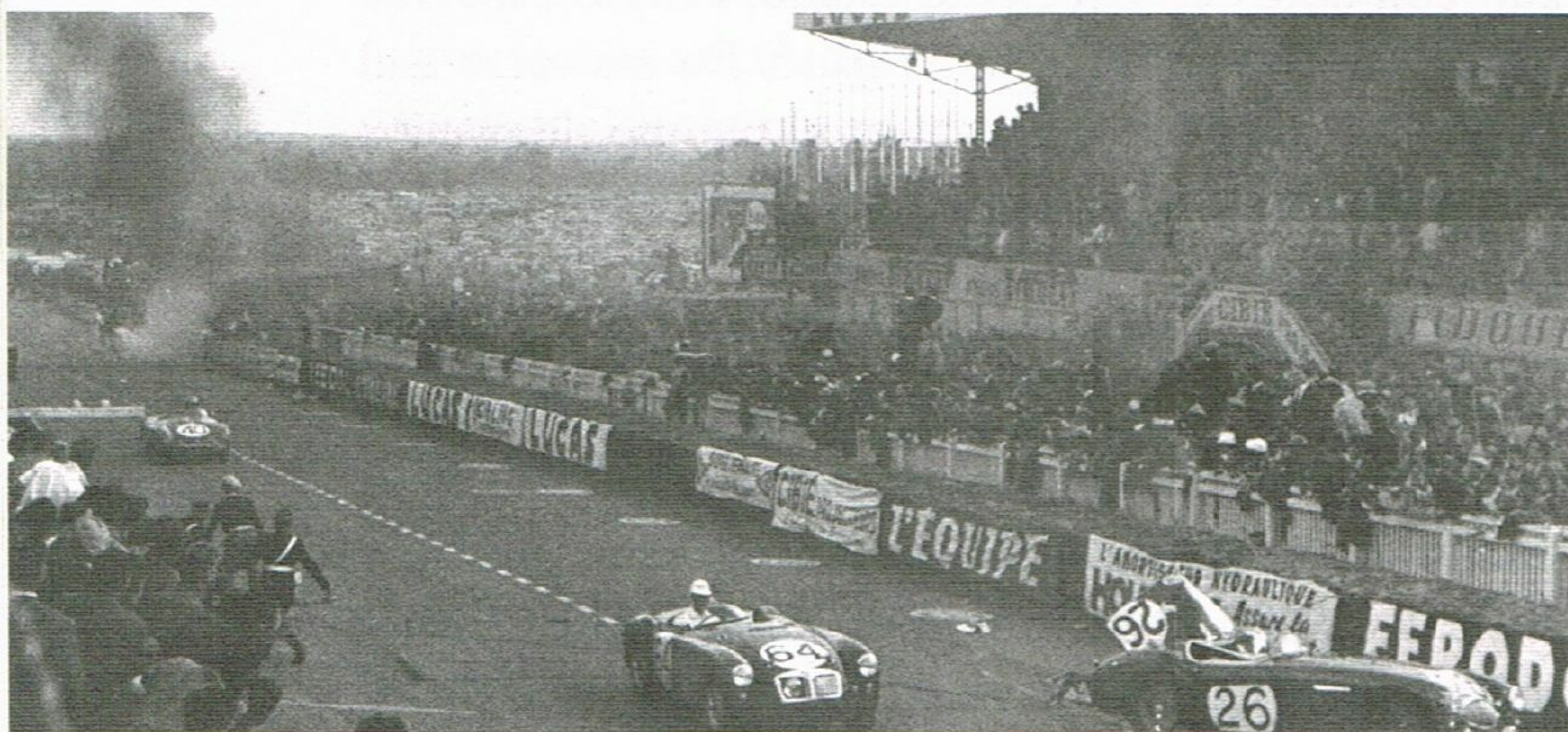
Ese mismo año, en Montecarlo, el exquisito principado de suntuosas edificaciones y elegantes paseos, Fangio se preparó para el Gran Premio de Mónaco, un circuito donde era difícil pasar a un adversario, aun con autos en excelente estado. Fangio esperaba sumar puntos, pero tampoco ganó. En esa carrera el inglés Stirling Moss quiso bajar el tiempo de prueba de Fangio, pero no lo consiguió. Cada vez que el argentino salía, Moss veía que volvía a superar su propia marca. Moss dijo que aquello era algo increíble; y añadió que Fangio no necesitaba estar presionado por nada para hacer las cosas cada vez mejor. Batió incluso el record de aquel circuito, aunque tuvo que abandonar porque se rompió la toma de fuerza de la trasmisión. Algo insólito.

Esta fue una carrera llena de inconvenientes. En un

tramo, Ascari pasó a Moss y, al derrapar, perdió el control del auto. En la apacible zona del puerto, cayó al mar. Pudo escaparse del fatal aprisionamiento que lo llevaba al fondo "gracias a su enorme presencia de ánimo", como dijo Fangio al recordar la carrera. Finalmente ganó Trintignan con el "Scualo" Ferrari 625.

Una de las carreras más trágicas

Ese año, en Le Mans, Fangio pensó que el accidente había sido dispuesto por el destino; y cuando lo relató, con su tono de voz campechana y simple, con su habitual sabiduría y humildad, no quiso responsabilizar a nadie. Fueron unas terribles 24 horas que se corrieron entre el 11 y 12 junio de 1955 en Francia y que tuvieron a Fangio mano a mano con su coequiper Moss disputando la delantera. Corría un Jaguar, en manos del excelso Hawthorn, y también la potente Ferrari del bello Castellotti. Los tiempos comenzaban a ser mejorados. Luego de tres horas de carrera, Castellotti se detuvo y se añadió la dificultad que existía para leer la indispensable pizarra del área



CARRERA de Le Mans, año 1955. (Museo Fangio).

de servicios, por lo cual también Fangio, con su Mercedes, comenzó a retrasarse.



Tapa de *Paris Match*, junio 1955. (Museo Fangio).

"Lo vi todo como en la butaca del cine. Hawthorn lo pasó a Macklin y se cerró a su derecha, de golpe, para entrar a los boxes, casi tan bruscamente que se pasó unos metros. Fue una inesperada maniobra que sorprendió a Macklin, que intentó esquivarlo. Pero Lebegh, a su vez, sacó su mano levantándola para avisar que iba a cambiar de línea. Algo que no podía hacer. Desde mi posición retrasada pude contemplar aquello de modo muy claro. Kling, a su vez, ingresaba bien a boxes. Aunque llegó Lebegh, que no se pudo apartar, y se subió a la parte trasera de Macklin. Reaccioné instintivamente tomando con vigor el volante, mientras el Mercedes de Lebegh levantaba vuelo y se golpeaba contra la empalizada. El auto de Macklin se arrastraba por la pista. Advertí chispas, ya que a ese auto le faltaba una cubierta trasera. Fue algo terrible. No atiné a nada más. Estoy seguro de no haber frenado. Hubiera sido inútil. No se le podía sacar velocidad a mi auto, de golpe. Quizá lo debí acelerar. Y pasé por detrás de Macklin. Me enteré que se fue contra los boxes matando a mucha gente. Lo último que recuerdo fue algo como una explosión. Debía ser el auto de Lebegh contra la empalizada. Menos mal que pegó en el acceso al túnel, ya que el resto era una división de ligustrina".

Dos vueltas después lo pararon. Tenía un faro roto y deterioros menores. A medianoche, hubo cambio de

pilotos. Fangio y Moss parecían tener, con su vuelta de ventaja, el triunfo asegurado para la escudería. A la mañana le llegó a Fangio la orden desde Sttutgart de retirar el equipo de la carrera. Habían muerto 82 personas y hubo otras 120 graves. Fue el mayor accidente y el más terrible de la historia del automovilismo. El Jaguar conducido por Hawthorn ganó aquella trágica competencia.

Un pacto tendencioso

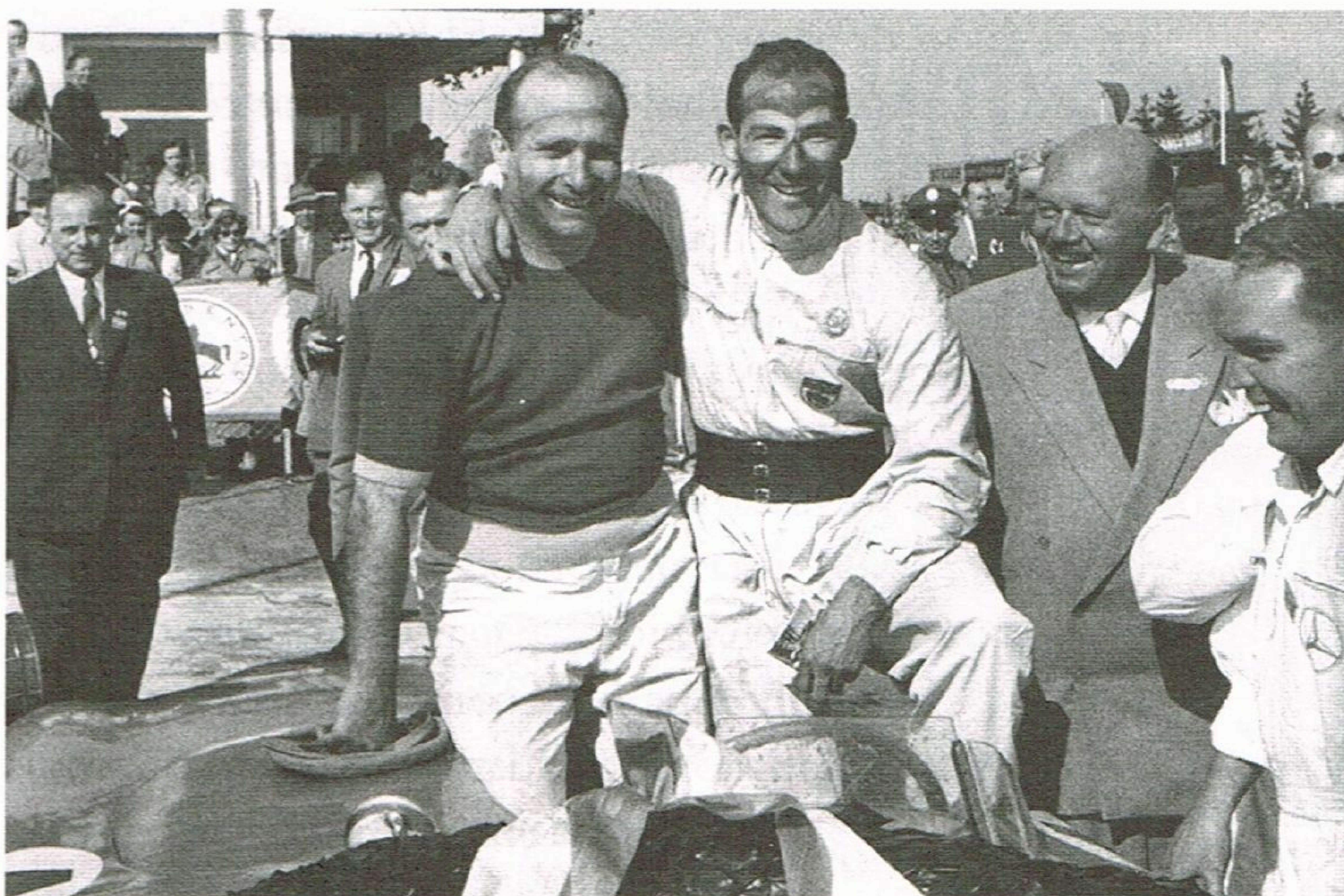
El 16 de julio, en Inglaterra, Fangio fue segundo y corrió detrás de su compañero Moss. ¿Qué había pasado esta vez?
El equipo alemán al que ambos pertenecían decidió "dejarlo ganar" a Moss porque estaba en su patria. Por lo tanto, al argentino le indicaron que debía resignarse a cederle el triunfo. Fangio, que sabía acatar las instrucciones, una vez más aceptó la consigna. No obstante, en toda aquella carrera, Fangio se perfiló primero, con su compañero de escudería detrás, hasta que, a último momento, dejó de acelerar y le cedió el paso. Pero esto no fue todo. Más tarde Fangio se enteró de que la empresa había mandado cambiar la multiplicación del motor para reducir así sus posibilidades. Por las dudas. Y pese a esa desconsiderada manipulación, hubiera ganado, de no haber sido por cumplir con su compromiso y respetar el pacto. Un periodista inglés afirmó que Moss había aprendido a conducir mucho más por seguir las huellas de Fangio que por propia experiencia. "Yo no fui campeón mundial, pero me enaltece decir que no pude serlo porque delante tenía a Fangio", llegó a confesar el británico.
Fangio volvió a Monza, donde se había construido

un nuevo trazado de hormigón armado con un anillo de alta velocidad. Fue allí que obtuvo su tercer campeonato mundial.
Taruffi, que había señalado el noveno tiempo en la clasificación, era otro que pretendía los laureles, porque estaba compitiendo en su tierra. Aunque no daba pelea por el campeonato, se disponía a ganar y casi lo consiguió. Eso creyó él. Pero Fangio, esta vez, no estaba dispuesto a entregar la carrera, por más nativo que fuera Taruffi. Este, a su vez, por conocerlo, se imaginó que no le iba a resultar sencillo sobrepasar al argentino. Cuando Fangio lo tuvo adentro de su espejito retrovisor, debió comenzar a digerir parte de la rabia tragada en Inglaterra. Hizo una precisa maniobra y lo superó. Taruffi quedó ahí nomás, en retaguardia, borrándose hasta del espejito.
Esa fue la última prueba del año, planificada en todos sus detalles. Las instrucciones habían sido que, si daban la vuelta a la pista a un máximo de dos minutos cincuenta segundos, no se tenían que detener para cambiar cubiertas. Fangio le había propuesto a su equipo cuidar los neumáticos y mantener esa estrategia hasta último momento; luego cada uno estaría libre para hacer lo que pudiera. Nadie estuvo de acuerdo y sus compañeros partieron a escape. Sucedió lo que tenía que suceder. No sólo Moss y Kling tuvieron inconvenientes por no cumplir las indicaciones. Uno a uno, los demás fueron entrando a boxes para cambiar las gastadas gomas. En consecuencia, le entregaron la carrera a Fangio. Ese 11 de septiembre de 1955 Juan Manuel Fangio conquistó su tercer campeonato; y de paso dio una clase de conducción.
Al hablar de su rival, Fangio dijo: "Me tomó despre-

venido, cuando estaba a punto de meterme en la recta; le di lugar para que avanzara por la izquierda. Al aproximarse, me cerré y a él no le quedó otra opción que subirse a la curva peraltada y perder más distancia. Y gané por meterme delante". Y añadió: "Los coches entraron a la recta final casi juntos. Fue la locura. Aquel muchacho estaba desesperado. La puja concluyó con un final cabeza a cabeza... Lo vencí por siete décimas de segundos".
En aquellos dos años que Fangio llevaba corriendo para Mercedes Benz, la fábrica alemana obtuvo más experiencia sobre sus autos que en todos los años de la posguerra. Sin embargo, más tarde la Daimler-Benz se retiraba de la Fórmula 1.
El reconocimiento de Mercedes Benz por Fangio, a partir de ese momento, fue determinante y nunca igualado por persona alguna. Después vendrían los halagos a su capacidad de gestión empresaria.

Cambia la historia

El 16 de septiembre triunfó en la Argentina la llamada "revolución libertadora". A nadie le sorprendió que los militares no consideraran al campeón con simpatía, por el apoyo que había recibido del gobierno de Perón. Era cierto que le había dedicado sus triunfos, actitud idéntica a la de casi todos los deportistas pues esas adhesiones, espontáneas o sugeridas, se hacían ante los micrófonos del país y del mundo. De modo que los decretos de interdicción de los bienes personales sancionados por el nuevo gobierno de facto lo incluyeron entre quienes "cayeron en desgracia". Su dorada época acabó; formaba parte de esa temida "lista negra".
"No tengo nada que ocultar" dijo Fangio. Y regresó



Fangio con Moss en Suecia, 1955. (Museo Fangio).

al país. En la aduana, donde nunca nadie había osado abrirle una valija y se lo atendía con cordial reconocimiento, fue relegado al último lugar y sometido a una revisión de extremo rigor. En su equipaje los empleados de la aduana solo encontraron trofeos, algunos libros y revistas de automovilismo. Había un corte de tela de seda para la madre. Nada más. Ni siquiera una carta de Perón, como se especuló.

Juan Manuel Fangio había regresado y se negaba a buscar padrinos. Consideraba que sus vínculos con Perón no eran nada más que muestras de agradecimiento a quienes lo habían ayudado. Se había comportado de la misma manera con la gente de Balcarce, con políticos conservadores, con empresarios europeos.

También su negocio de venta de automóviles fue intervenido. El primer interventor que se hizo cargo de su empresa fue echado por el mismo gobierno militar, a causa de las maniobras que pretendió hacer

en el salón de venta de autos. El segundo buscó cobrarle a Fangio un sueldo aparte del que recibía del gobierno. Al principio, el corredor aceptó la extorsión pero al poco tiempo terminó denunciándolo ante la policía.

"Tenía ganas de pasarle con mi auto por encima", reconoció Fangio, al relatar a sus allegados cómo fue exonerado ese interventor. El tercer interventor, en cambio, resultó una persona razonable. Cuando se enfermó, Fangio decidió pagarle su internación. Fueron cuatro años bajo la constante auditoría del Estado, que controló detalladamente la legalidad de las obligaciones empresariales. Fue una suerte de lupa administrativa que revisó el historial contable y todo lo que quiso. Y no pudieron encontrar ninguna actividad ilícita.

Copa con su peso y altura regalada por la Asociación Argentina de Volantes, sede Rosario, 1956. (Museo Fangio).



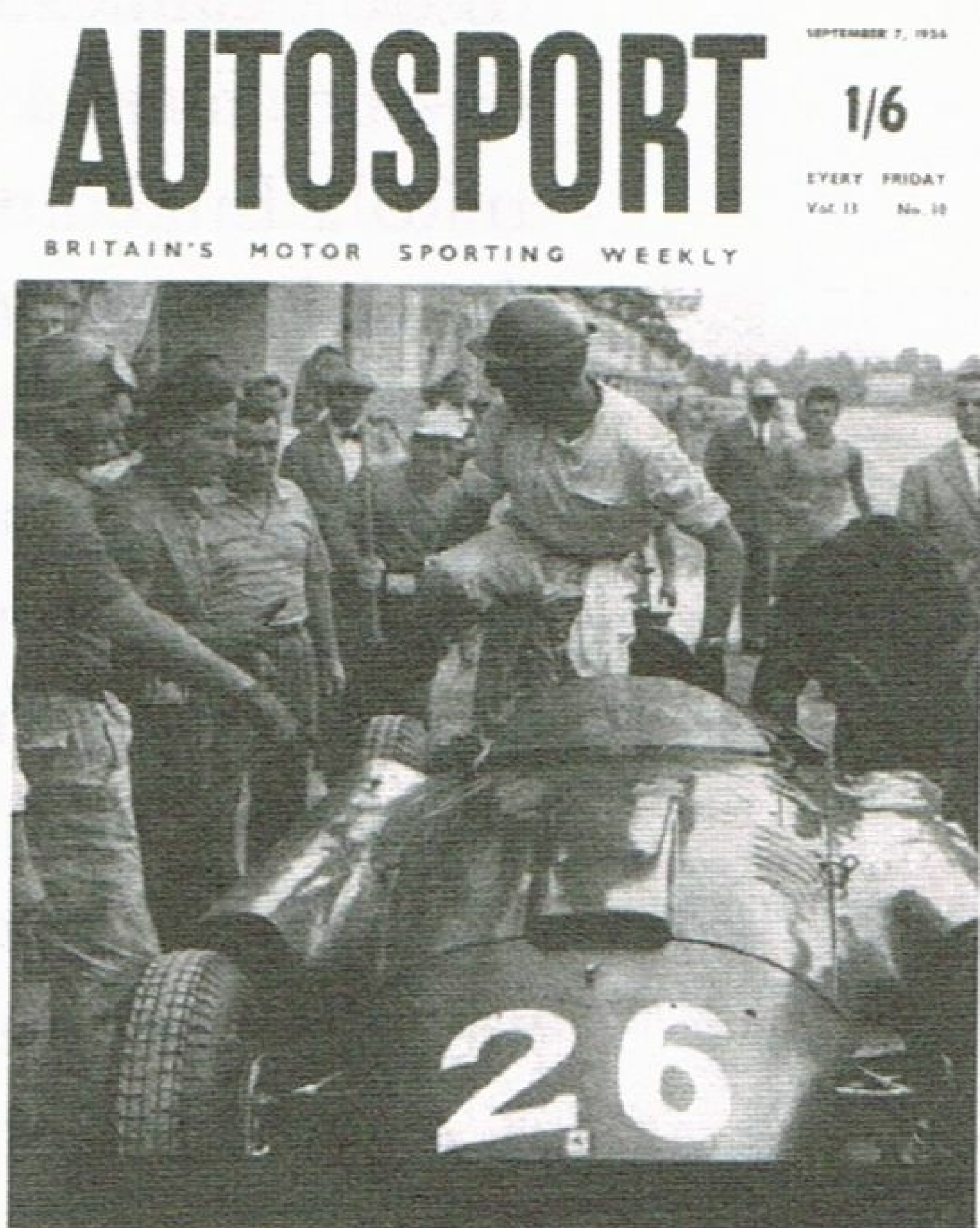
Al año siguiente, en 1956, Fangio sintió que las cosas comenzaban a cambiar. Lo invitaron de Ferrari, por primera vez. Antes de aceptar y de renovar su pasaporte, optó por solicitar permiso al gobierno militar. Lo consiguió.

El mejor piloto del mundo, el tres veces campeón mundial, podía salir de su país. Se encontraba en libertad; tanta, que ni siquiera tenía un auto para correr. Y un inconveniente le jugaba en contra: lo de siempre, su edad. Ya tenía 46 años.

El *commendatore* Enzo Ferrari

El ingeniero Enzo Ferrari había in-

vitado a Stirling Moss, a Tazio Nuvolari, a Franco Castellotti y a Luigi Musso para que se convirtieran en pilotos de Ferrari. Pero el inglés optó por Maserati, con lo que se convirtió en el mayor rival de Fangio.



Tapa de *Autosport*, 1956. (Museo Fangio).

Largas fueron las negociaciones para convencer al argentino. Ferrari estaba acostumbrado a tratar directamente con los pilotos, a los que, según el desconcertante rumor que circulaba, consideraba "tontos", muchachos "fáciles de convencer por unas pocas monedas". Fangio venía de contratos generosos con Mercedes. No estaba dispuesto a una mezquina paga que no respetara los laureles que ya había conquistado. A la reunión definitiva se presentó acompañado por alguien que circulaba en el medio deportivo promoviendo carreras y contactos. Se trataba de Marcello Giambertone. Cuando el ingeniero Ferrari lo advirtió, se puso rojo de ira. En algún momento hasta gritó enfurecido: consideraba aquello una osadía. ¿Cómo se atrevía aquel argentino a dudar de él? Pero como, en definitiva, quería tener a Fangio en su escudería, el arreglo fue ventajoso para el piloto quien -según lo que se comentó en el ambiente- habría obtenido un contrato neto de 12 millones de liras, además de una serie de premios que engrosaron los beneficios.

Desde ese momento, aquello se asemejó a una difícil relación entre patrón y empleado de lujo. Para que el obstinado, sutil, frío y hasta, para algunos, taciturno argentino de acerada mirada e impávido

rostro –calificativos de la prensa especializada italiana– no fuera a sentirse el gallo del gallinero, se contrató a Eugenio Castellotti, *il bello*, como lo llamaba Ferrari. Un apolíneo muchacho cuya vanidad lo hacía calzar elevadas plataformas para estirar su breve estatura. El apasionado joven provenía de una aristocrática estirpe y parecía apto para competir por la gloria de la escudería. Quizá hasta morir por ella, al extremo de correr por su cuenta en una Ferrari que había pagado de su bolsillo. Los italianos, desaparecido el gran Alberto Ascari, fijaron en él la mirada. Como si fuera poco, el equipo se reforzó con Luigi Musso, romano, hijo de un destacado diplomático, seis años mayor que su compatriota que, sin embargo, debió soportar un generalizado desprecio de clase por los orígenes meridionales de sus ancestros.

Opina Enzo Ferrari, El Comendattore

Sobre este gran campeón –Fangio– se han oído muchos juicios. A mí me pareció impenetrable. Tenía la impresión que me rehuía. Miraba a otro lado. Me sorprendía su vocecita metálica y sus respuestas demasiado vagas. Al volante no se lo podía discutir. Cuando estuvo conmigo en 1956, ya había sido tres veces campeón del mundo. Lo fue por cuarta vez. Pero luego me acusó a mí de una serie de intrigas y sabotajes. Mis técnicos le habrían agujereado el habitáculo en la carrera de las Mil Millas, de manera que la lluvia que cayó le habría jugado una broma diabólica. En un gran premio de Bélgica, después de veintiún vueltas, la máquina se le bloqueó: culpa nuestra porque no le habíamos puesto aceite en el puente. Le habíamos mandado un monoposto nuevo, pero él lo había rechazado y había querido el viejo de Collins. Y Collins, con la máquina rechazada por él, había pasado a la cabeza. Y pensar que Musso y Collins se habían sacrificado por él, naturalmente de acuerdo conmigo. Fangio habla, con su manía persecutoria, de maniobras vergonzosas. Cuenta, incluso, que habíamos tratado de hacerlo caer en la tentación mandándole una actriz de segunda la víspera de una carrera. Y aquí ya pisamos el terreno de la farsa. De todos modos, creo que difícilmente podamos volver a tener un as dotado de tanta capacidad para el éxito.

Biagi, *Enzo Ferrari, el hombre y su leyenda*, 1982.

En aquella época, la nacionalidad era exhibida directamente sobre los capot de los autos. Los italianos estaban pintados de rojo; los ingleses, de verde; los franceses, de azul; los alemanes, de plateado; los belgas, de amarillo. Los resquemores de la posguerra se hacían sentir. Ni Dunlop ni Michelin, fabricantes de neumáticos ingleses y franceses, respectivamente, mostraban interés por los equipos donde no participaran sus compatriotas. Las autoridades de Francia modificaron el reglamento de Le Mans para que los pesados Gordini y Dyna Panhard, que desde 1950 no habían obtenido ninguna victoria, conquistaran algún título, al menos honorífico.

Con los jóvenes pilotos y el respetado Fangio, la empresa del commendatore Ferrari pedía pista para enfrentar la temporada de 1956. Los Lancia Ferrari retomaron el tanque convencional en la cola, que aportaba un manejo previsible.

Aunque lo que había gastado Ferrari fue una suma muy importante, el éxito del piloto argentino y la emoción que su sólo nombre añadía a la competencia lo compensó con creces.

El Grand Prix de Italia

En el Grand Prix de Italia, a Fangio se le rompió el auto y por un momento su cercanía al título pareció desvanecerse.

Entre los experimentos que se realizaban para alivianar los autos –y que los conductores no tenían más remedio que aceptar– no se tuvo mejor idea que agujerear el brazo de dirección del auto del corredor argentino, que no aguantó. Fangio se refugió en los boxes, cruzado de brazos más de una hora. Había abandonado porque en una curva que tomó a más

de 270 km/h –velocidad considerada límite máximo y que fue una de las marcas superiores de Fangio–, se le partió la dirección.

Resignado a mirar la carrera, contempló incluso cómo su compañero de equipo, Musso, no obedecía la indicación de detenerse y dejarle su auto. Tampoco lo hizo cuando estuvo obligado a parar por cambio de cubiertas, desobedeciendo una vez más la orden del jefe del equipo.

Después llegó Peter Collins, que venía más retrasado, para recambio de gomas traseras. Hay dos versiones de este episodio: una dice que Collins recibió la indicación de pasarle el auto a Fangio; la otra, que lo cedió por propia iniciativa. "Tengo sólo 25 años y mucho tiempo para ganar mi propio campeonato", se afirma que expresó Collins. Esto nunca se aclaró. Lo que sí resultó evidente fue que Fangio, en el momento de subir a la máquina de su escudería, alcanzó a abrazarlo y besarlo y se metió en el coche.

Faltaban sólo diez giros para que terminara la carrera. Con una pericia inigualada Fangio avanzó, tomando las curvas a gran velocidad, circunstancia en la que se ponen a prueba los grandes pilotos y quedan descartados todos los demás. Y alcanzó a llegar segundo, apenas detrás de la veloz Maserati 250 de Stirling Moss, quien, de un modo lamentable e insólito, cruzó la meta empujando su auto: se había quedado sin nafta.

Con humor y resignación el balcarceño declaró que, de habérsele entregado el auto "unas vueltas antes", a lo mejor el resultado hubiera sido distinto. En su particular forma de comunicarse tuvo la delicadeza de no afirmar que hubiera ganado. De todos modos, con ese puesto Fangio llegó a su cuarto título mun-

dial. Una seguidilla que nadie había alcanzado.
"Nunca entendí –recordó Fangio– lo que quisieron hacer Castellotti ni Musso. De haber hecho caso, uno de los dos hubiera ganado".
Se supo que el auto que corría Moss había sido reacondicionado durante la noche anterior a la carrera, ya que el día sábado había roto el motor buscando un mejor tiempo. Al quedar debilitado por esa reparación, era difícil que ganara. Pero el triunfo se debió a la pericia de conductor de Moss y, en parte, a la mala acción de esos italianos, los compañeros de Fangio. Lo cierto es que, sintiéndose culpable, Musso había abandonado tres vueltas antes del final.
Bruno Guerrieri, del Corriere degli Informazione, comentó "Fangio, aunque no es joven, demostró que es el piloto más fuerte y completo en el mundo".
Ese año, una vez más, Fangio corrió en Montecarlo. Esta carrera ha sido considerada la más exigente de su historia. La primera vuelta estuvo atrás de Moss y delante de Castellotti, hasta que una mancha de aceite que no pudo esquivar lo hizo subir a la vereda; le pegó de cola a la pared. Esto afectó al eje trasero, el auto se tornó difícil de controlar.
Y entonces tuvo que enfrentar un serio inconveniente: el Lancia Ferrari para cada lado tenía un giro diferente. Cuando aceleraba se iba disparado para un costado; cuando frenaba se desplazaba al lado opuesto. Volver a conquistar un segundo lugar, después de la primera vuelta, se hizo difícil, y el público, desconcertado, pensaba que no era el conocido argentino quien conducía. Resultaba extraño observar cómo se desplazaba ese bólido de acero. Nadie sabía las penurias que estaba pasando el volante hasta que decidió entrar a los boxes. Volvió a partir

en tercer lugar, a cuarenta y nueve segundos de Moss. A veinte vueltas del final, Fangio se colocó a treinta y nueve segundos. Pero en las diez vueltas siguientes ya le había descontado nueve segundos. La bandera a cuadros bajó cuando estaba apenas a seis segundos de la Maserati del inglés.

"Una vuelta más y le ganaba". Fangio en esa ocasión fue rotundo. Era evidente. Le había estado descontando al puntero tres segundos por vuelta. Una vez más, esa desafiante persecución revelaba las inigualables condiciones de un verdadero piloto que ascendía desde lo perfecto a lo sublime.

La mejor arma de un piloto

Al año siguiente, Fangio volvió al principado de Mónaco, donde el príncipe Rainiero lo atendió con cálida deferencia. Se contó mucho más tarde, ya retirado Fangio de las carreras, que solía llamarlo para mantener conferencias telefónicas y le hacía algunas invitaciones personales para compartir con él desde peleas de boxeo –Carlos Monzón– hasta reuniones de gala. Algunos añaden que el príncipe, con delicadeza, le recordaba que se vistiera de smoking, porque sabía que el ahorrativo argentino optaba por ponerse un gastado frac. En aquella oportunidad, antes de la carrera, le anticipó telefónicamente que tendría que dar cinco vueltas más que el año anterior. A Fangio le pareció una broma de su aristocrático admirador. Era efectivamente, una broma, pero del destino: no había tenido esas cinco vueltas cuando las necesitó para ganar y ahora el reglamento las imponía.

Esa vez volvió a alzarse con el récord de clasificación delante de Collins y de Moss, pese a los problemas

con los carburadores. Había dejado pasar a Moss, a quien llevaba pegado a la cola, y aquel gesto le salvó la carrera. Dos kilómetros más adelante se bloquearon las ruedas del inglés y éste se fue contra las protecciones de arena, apuntaladas con postes que se desmoronaron como una catarata incontenible. Collins, que venía atrás, se encontró con esa barrera de palos y al pretender esquivarlos por la izquierda, acabó estrellándose en la zona del puerto.

"Cuando ocurrió ese accidente, alcancé a ver tierra en el aire y cosas que volaban. Frené y pasé despacio, porque no quería que un poste atravesado en la pista me hiciera una rotura en el tanque que estaba con doscientos cincuenta litros. Pasé en diagonal; cuando miré por el retrovisor, vi que venía Tony Brooks, el inglés de Vanwall. Frenó en seco y fue atropellado por el Ferrari Lancia de Mike Hawthorn que perdió una rueda delantera en el impacto y se termina por ir contra su compañero, Collins, que no había tenido otra alternativa que bajar del auto. En segundos había tres de la escuadra inglesa fuera de combate". Con esta ecuanimidad analizaba Fangio la situación vivida, alto riesgo también para él.

Por su parte, Brooks, que corría fuerte, logró superar el trance y salió segundo. Fangio ya lo había desanimado apretando a fondo su acelerador. Pero Brooks desistió al leer en las pizarras que no podía ganar. Lo dejó en paz.

"La mejor arma de un piloto que va en la punta es enseñarle al rival que no se puede arrimar para nada. Hay que intentar, aunque más no sea, mantener el tren, porque quien persigue está haciendo un gran esfuerzo.Y si quien lo está haciendo comprueba que no avanza, entonces no siente motivos para

continuar y afloja. Montecarlo no es un circuito para gastar energía. El piloto no tiene descanso. Por eso es bravo", reflexionó el campeón ante el periodista Carozzo.

Finalmente, en 1957, a bordo de cuatro autos de diversas marcas, Fangio llegó a cumplir un período pleno de realizaciones. Sobre 36 puntos posibles, obtuvo 26, con la ventaja de haber partido del lado de adentro: la mejor posición. El inmoderado Castellotti, por su parte, venció en las Mil Millas al frente del pelotón de la Ferrari, que consiguió los cinco primeros lugares. Fangio, que venía de una interrupción en su actividad, y que además estaba acostumbrado al ambiente riguroso alemán, se sentía disgustado por las enrevesadas intrigas que desvelaban a los distintos niveles de su equipo. Comenzó a sentir que era relegado porque le daban para correr máquinas deficientes. Le pareció que se privilegiaba a Collins y a Castellotti. Públicamente declaró que, de algún modo, se sentía poco considerado; ¿quizás saboteado? Sin embargo, había que reconocer que la mayoría tuvo problemas similares a los suyos. Finalmente, cuando el sobrio Collins logró el ansiado triunfo para la marca italiana, una tragedia familiar cubrió con un manto de desinterés al empresario Ferrari. Había muerto su adorado hijo Dino.

Como un homenaje, al año siguiente salieron los fantásticos Dino 246, livianos y rígidos, con un especial diseño para dominar las competencias internacionales de Fórmula 1. Había llegado el momento de la utilización obligatoria de combustible de aviación en vez de metanol.

Con lógica incontrastable el comendatore Ferrari insistía en rebatir al argentino: resultaba absurdo



Fangio en la década del ´50. (Museo Fangio).

–subrayaba– haber contratado al mejor del mundo e impedirle ganar. Él sólo quería recuperar la inversión consiguiendo, para su marca, un campeonato mundial. Algunos terminaron por suponer que las diferencias reflejaban estilos distintos y que se habían originado en la firma del contrato, hecho por medio de un representante, además italiano. El argentino, que era sensible y sumamente exigente como piloto y mecánico, continuaba sin tolerar una conducción al estilo mafia, basada en la subordinación indiscriminada y directa al dueño como el único que contaba. Para Enzo Ferrari eran más importantes sus amadas "máquinas" que los hombres.

Después de correr una carrera en Venezuela, Fangio no soportó más la tensión y se fue a Maserati, donde estaban los hermanos Orsi, de Módena. Los Orsi era unos enriquecidos empresarios liderados por Adolfo y su hijo, con quienes Fangio tenía relaciones desde que se habían instalado con una representación en la Argentina.
Finalmente la polémica entre Enzo Ferrari y Juan Manuel Fangio concluyó con algunas cautas declaraciones tan cuidadas que resultaron poco creíbles para los entendidos del mundillo de los "tuercas". Lo concreto fue que Fangio le dejó a Ferrari el lucimiento de un título mundial, que para él representó la cuarta y cada vez más grande y decorativa corona de laureles.

Un método casi infalible



Fangio había establecido una forma de correr que tenía mucho de método razonado y bastante de intuición. Por haberlos observado en distintas ocasiones, sabía quiénes eran los corredores que se cansarían en la primera hora, en la segunda, y quiénes tenían chance de llegar bien ubicados al final. Había que ser resistente, soportar altas temperaturas –generalmente más de cuarenta grados–, además de tener un físico apropiado. Y el suyo era privilegiado.

Ya desde chico acostumbraba andar en bicicleta con sus amigos durante horas. De adulto, siguió jugando al fútbol en las playas de Mar del Plata, a pleno sol, en la arena. Le gustaban el mate y el asado, no fumaba. Tenía los hábitos de un verdadero gaucho de las pampas.

Fangio inició la temporada 1957 con una herramienta sutil, la Maserati F1. Las prácticas del Gran Premio de la República Argentina comenzaron con muchísimo calor. En la carrera, Moss abandonó el mismo día de la largada; se le había roto el acelerador. Allí empezaron los problemas. A Eugenio Castellotti se le desprendió una rueda, Collins comenzó con inconvenientes en el embriague, igual que Luiggi Musso, y en la vuelta treinta y cuatro recibió otro automóvil. Hawthorn, también con el embriague roto, tuvo que detenerse. En tanto, Fangio progresaba. Froilán González debió entregarle su auto al marqués Alfonso De Portago.



FANGIO se dirige al palco oficial 13-1-57. (Archivo Gral. de la Nación).

En la vuelta cuarenta, Fangio tenía una diferencia a favor de dos minutos. Durante veinte vueltas corrieron de esa forma. Para completar aquellas cien vueltas, Fangio demoró 3 h 55 s 9. El promedio de velocidad fue de 129,740 km/h. Behra, de su equipo, tardó 3 h 1 m 14 segundos. El joven Menditeguy, as en todos los deportes donde actuó (10 de handicap en polo del equipo El trébol), logró entrar tercero, a una vuelta. Y el cetro siguió en manos de Fangio, co-

mo venía ocurriendo cualquiera fuera la escudería a la que se integraba. Maserati descorchó champaña. Entre las curiosidades de esta carrera, se destacó la actitud de un robusto asistente italiano de la Ferrari. Como sus señales de que debía detenerse en los boxes no eran interpretadas correctamente por el piloto, el asistente enfurecido le arrojó la banderilla. Esta golpeó directamente en el capot del auto que, como una exhalación, pasaba de largo ante sus desconcertados ojos. ¿Qué habrá pensado aquel piloto? ¿Qué le habrá dicho después al robusto asistente?
Con el tiempo, cambiarán los reglamentos y las luchas de las máquinas se volverán una rutina teledirigida, para evitar accidente y muertes; pero, por entonces, las cosas eran de otra manera. En 1957 aún se estaba en la igualadora y heroica lucha que venía de la antigüedad. Hombres contra hombres. El instrumento, cada vez más perfecto, eran esas máquinas que, ante todo, eran peligrosas para los mismos engreídos mortales que deseaban montarlas.

De amuletos y otras supersticiones

Ese mismo año se corrieron los Mil Kilómetros, en un circuito de la costanera de Buenos Aires. Dos series de treinta vueltas cada una. Y la temporada nacional se completó en el autódromo. Volvió a ganar Fangio, compartiendo el triunfo con Berra. Llegó sexto Menditeguy, junto con Moss, ambos en Maserati. Allí se despidieron –aunque nadie lo sabía_ Eugenio Castellotti y el marqués Alfonso de Portago. No volvieron, con su distendido estilo señorial, a visitar la Argentina. Ambos se mataron aquel mismo año en Europa.
Cambiaban los tiempos y cambiaban también las

costumbres, como la de aquel parsimonioso amigo de bohemios, Tazio Nuvolari, el simpático tanito con la cara de cuero como un "indio de pura raza", que llevaba como amuleto una tortuga de jade y una "N" dorada en el hombro izquierdo de su pulóver color limón.

Rudolf Caracciola acostumbraba trepar al auto junto con un mono tití encerrado adentro de una cartera de charol rojo. El piloto era célebre porque conducía impertérrito bajo los más inclementes aguaceros, como nunca se había visto a nadie: no necesitaba antiparras protectoras. Menos aún parabrisas que le abrieran un resquicio en medio de una lluvia torrencial. Los oftalmólogos aseguraban que esa capacidad podía atribuirse a algo consustancial a sus ojos; "una falta de sensibilidad del cristalino o una refracción anormal de la lente ocular, que compensaría cualquier circunstancial enturbiamiento ocasionado por el agua".

Hermann Lang atesoraba bajo su asiento una herradura desde el día en el que salió ileso de un accidente que, según él, se produjo por haberla olvidado. Sentía terror cuando llegaba a la vuelta número trece de cada circuito; y nunca piloteaba un auto que llevara el número trece pintado.

En Mónaco, Fangio volvió a ganar contra todos, en una accidentada carrera. Collins se estrelló ante el Vanwall de Stirling Moss; entró en un trompo que lo lanzó sobre Hawthorn. Menditeguy, que iba tercero, también chocó. La semana antes, en las Mil Millas, el piloto De Portago había atropellado y matado a diez espectadores. También murió él junto con su acompañante. Este fue el fin de aquellas competencias callejeras en Italia: el gobierno las

prohibió. Seguramente el Vaticano influyó en esta determinación.
Pero Fangio no se conformaba con estos triunfos. Ya había ganado el Gran Premio de su país cuando logró una arrolladora seguidilla con el Gran Premio de Cuba, las 12 Horas de Sebring, el Gran Premio de Mónaco, el de Portugal y del Francia. Abandonó en Reims y en Gran Bretaña. Fue segundo en Pescara, cuarto en Marruecos y primero en Interlagos y Río de Janeiro.

El "método Fangio" o un pacto con el diablo

El experimentado Mike Hawthorn recordaba la frustración que le produjo estar a punto de ganar y ser derrotado en el último instante. Eso ocurrió durante la disputa del Gran Premio de Alemania de 1957, en donde –según él mismo reconocía–, si no se hubiera apartado velozmente hacia un costado de la pista, "[seguro que] el viejo diablo me hubiera pasado por encima". Perdió esa carrera por tres segundos y seis décimas. El argentino lo había sobrepasado de modo incontenible en la penúltima vuelta.
El método de Fangio volvió a revelarse como inigualable. En esta oportunidad, remontó una carrera difícil demorando el frenado de su Maserati hasta el último milímetro de cada curva, para obtener a su favor, en cada giro, esas milésimas de segundo que ni siquiera un cronómetro especializado podía retener. Y, en verdad, era preferible no imaginar qué hubiera ocurrido si el flemático inglés hubiera permanecido firme en su lugar, sin correrse al costado de la pista para dejarle paso.
Fangio se reía al recordar aquel día. Se tomaba tiempo para responder y añadía otros detalles sobre esa

ocasión en que hizo lo imposible por superarse a sí mismo, logrando un nivel que nunca volvió a alcanzar. "Es posible. Sí, es posible que el inglés se haya espantado al comprobar por su retrovisor que me le iba encima. Aquel día estuve con todos los cables enchufados y decidido como nunca al riesgo. Iba al máximo de mi concentración, y mis deseos. Cuando la carrera concluyó, supe que nunca más volvería a manejar así", reconoció. Y lo decía con un dejo de melancolía. Con esa nostalgia que era como una ráfaga de aquellas nevadas montañas de la región de los Abruzos que, con los años y en compañía de su hermano Toto, fuera a visitar. En aquel viaje de turismo seguramente pudo advertir las diferencias con las cándidas serranías de Balcarce; pero de éstas jamás se fue por mucho tiempo, porque "siempre estuvo volviendo".

Un circuito temido: Nürburgring

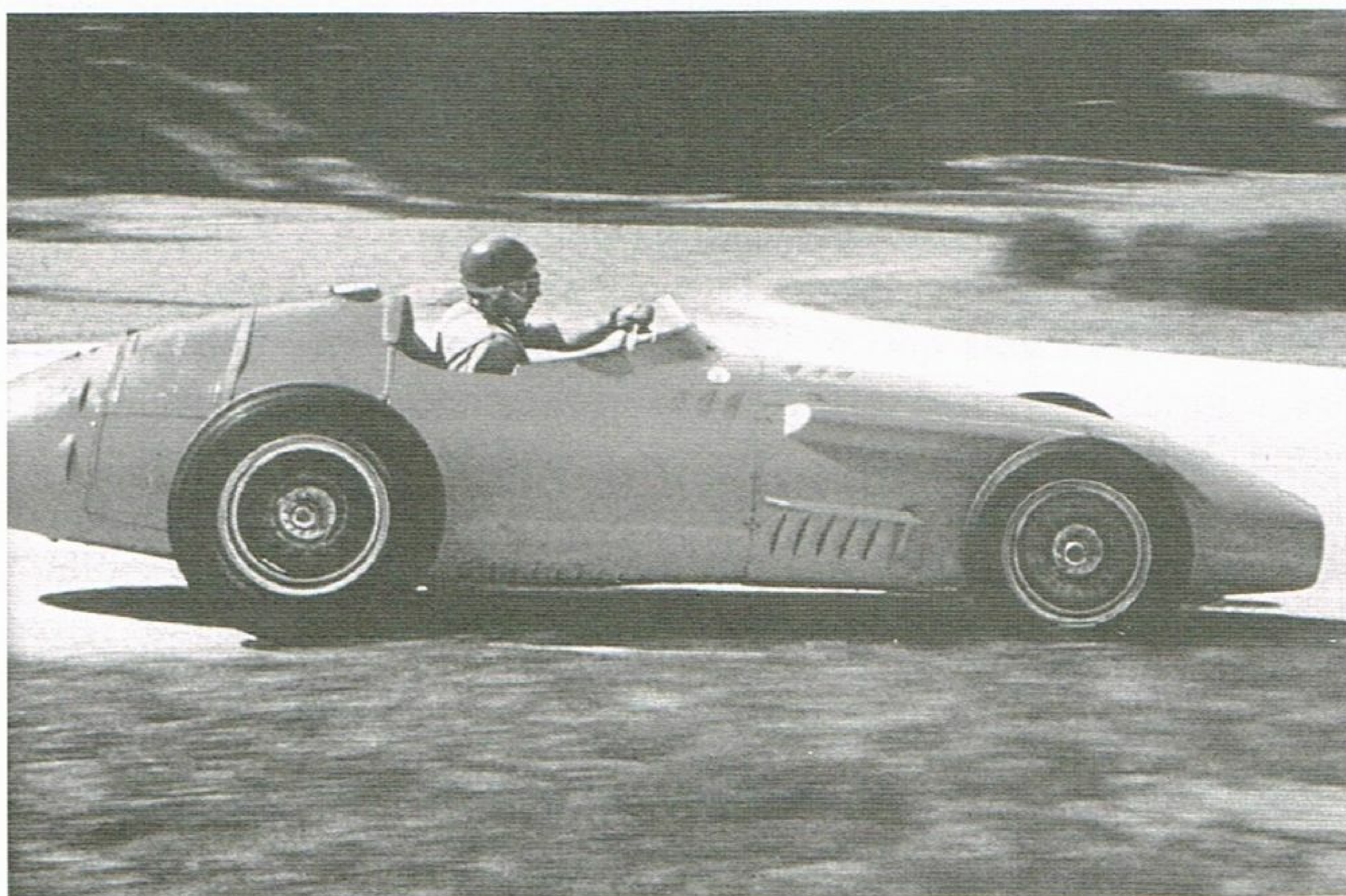
Fangio sabía que su escudería contaba con neumáticos blandos de Pirelli, que le posibilitaban una excelente adherencia. El único problema era si esas cubiertas iban a tolerar el esfuerzo. En la carrera que se avecinaba, su Maserati parecía haberse convertido en una parte del propio corredor. Estaba bien balanceada y la encontró sumamente dócil. Con los mecánicos, habían hecho prácticas de carga rápida de combustible. Pero el recambio de las cubiertas traseras iba a demandar medio minuto y Fangio quería ir más rápido –su sueño era siempre ir un poco más rápido– porque sus rivales no necesitaban cambiar las cubiertas; y no había que darles esa ventaja.

El singular Güerino Bertocchi, jefe de mecánicos, después de pensar en la situación, apareció con una

de sus soluciones que, en principio, habría de satisfacer al campeón del mundo. Sin sobreactuar, con una voz de barítono ligero y en un tono que afirmaba su tranquilidad ante la situación que deberían enfrentar, le planteó al balcarceño que, si él descontaba unos treinta segundos a mitad de carrera, los mecánicos podrían cambiar las cubiertas en apenas treinta segundos. Por lo visto, la responsabilidad se hacía recaer, aunque con hábil delicadeza, una vez más en el corredor. Y el plan quedó acordado.

Aquel 4 de agosto marcó el hito más alto en los anales del circuito de Nürburgring. Las tribunas nunca volvieron a sentir un frenesí semejante al que los embargó al contemplar esa ráfaga de gloria: era Fangio el que pasaba.

Frente a él, los autos más importantes eran las dos Ferrari, una con Collins y la otra en manos de Hawthorn. Partieron a toda máquina. Fangio seguía a los formidables pilotos ingleses con la sorpresa de verlos luchar entre sí, en vez de asociarse para desgastarlo trabajando en equipo. Durante las primeras



Fangio en la Maserati 250F. (Museo Fangio).

Un nuevo éxito: el Torino en Europa

El 13 de julio de 1969, Juan Manuel Fangio presentó "la Marathon de la Route". Por primera vez un equipo argentino de autos, pilotos y mecánicos, competiría con las marcas más famosas en el circuito alemán de Nürburgring.

"Nuestra actitud no puede ser otra que la de la de modestia... vamos a demostrar que podemos hacer las cosas. Este operativo no es improvisado. Hace más de dos años que se estudia", fueron las palabras del campeón; Fangio se había entregado con energía y constancia a organizar este acontecimiento que debió sortear mil y un inconvenientes.

La carrera se iba a correr entre el 19 y el 23 de agosto.

Largaron un total de sesenta y cuatro automóviles. Los argentinos eran Cupeiro, Galbato y Larry. Llovió torrencialmente la primera noche. Ante el asombro general, el Torino número Tres se ubicó primero. En la vuelta cuarenta y uno, Cupeiro se despistó y, al no poder volver su auto a la cinta asfáltica, como indicaba el reglamento, vino la primera baja. Gastón Perkins al tomar el mando de su auto comentaba que aquello se había vuelto un "infierno", pero con lluvia. Estaban aislados al extremo de que se cortaron durante más de doce horas las comunicaciones con el exterior. Al segundo día, durante la madrugada, Di Palma quedó sin luces, se fue de pista y rompió el carter. Fue la segunda baja. El auto número tres, que iba punteando, era perseguido por un Ford Capri. Se fue la lluvia, llegó la niebla y un terrible frío que durante la noche era de hielo. No había cómo protegerse de semejante temperatura que afectaba a los autos. Los inconvenientes en la carrera se penalizaban con vueltas en contra, según el reglamento. A las cincuenta y tres horas, el único Torino que representaba al país necesitaba cambiar las pastillas de frenos y el caño de escape. El auto número 3 bajó al sexto lugar. El primero fue un Lancia. Después, el Torino descontó terreno; y, al final, llegó cuarto con una doble distinción. Fue el coche que más vueltas dio en las 84 horas –334–; y, además, ganó en su categoría de vehículos de más de tres litros. Los tres primeros lugares habían sido para Lancia, BMW y Triumph.

Durante cuatro días, el país vivió pendiente de la competición de los coches argentinos contra el resto del mundo. En los colegios y en las universidades, en aulas y bibliotecas, los alumnos llevaban las, por entonces, novedosas radios a transistores. La radiotelefonía había transmitido, de común acuerdo, por una única vía. Durante dos días, hubo siete pilotos argentinos que no dejaron el box ni por un momento y alentaron con fervor a los pilotos del coche número 3. Fueron treinta días en los cuales Juan Manuel Fangio, mediante su genio organizativo, había logrado afianzar un solidario equipo, como jamás pudo repetirse en el automovilismo nacional.

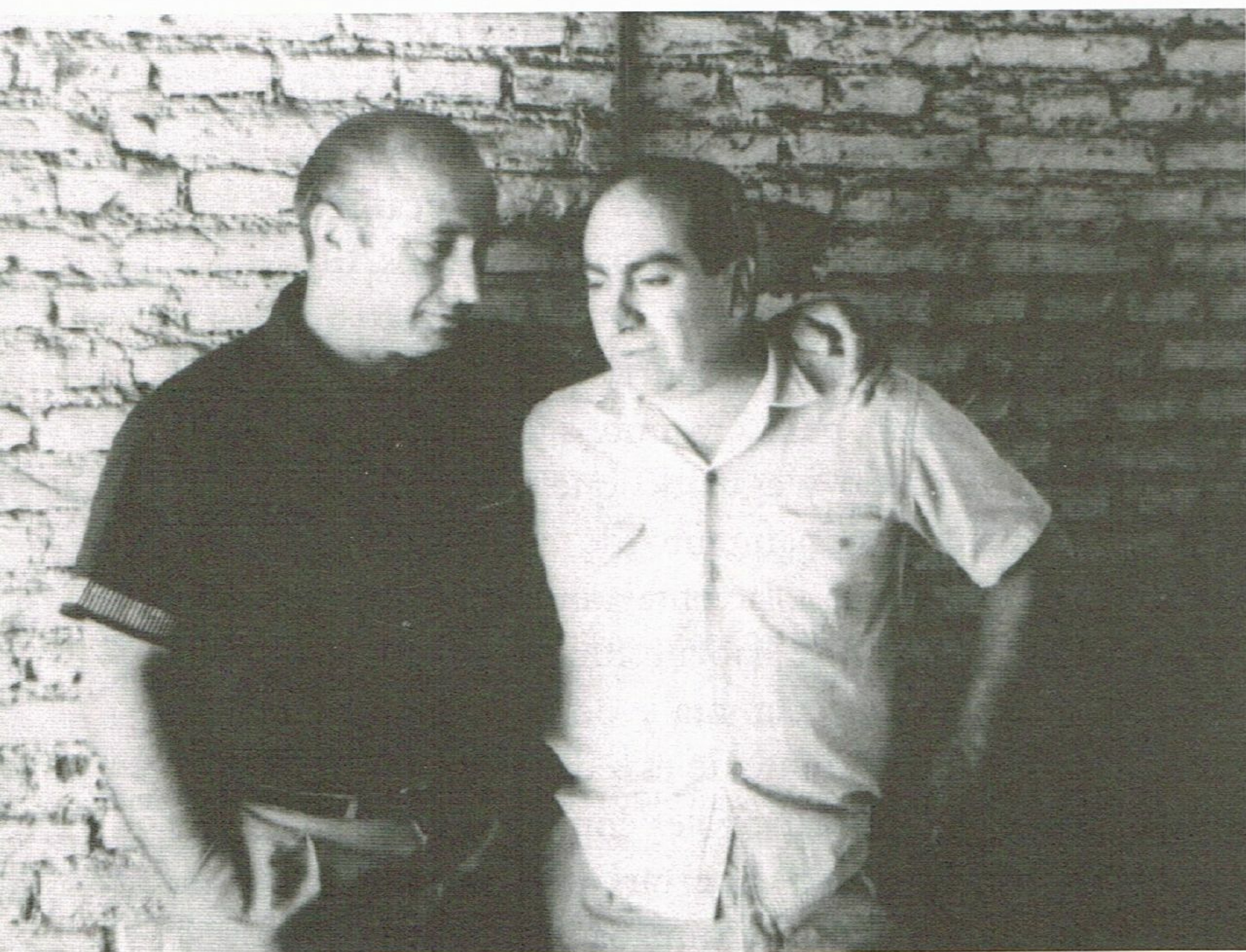
La industria automotriz, fábricas y autopartistas, felicitaron a IKA Renault por el Torino y a Fangio por el alto nivel demostrado. Como en esta ocasión, Fangio,nunca escatimó su colaboración y esfuerzos personales cuando fue solicitado por entidades o pilotos, a los que supo brindarle sugerencias, consejos y estímulo. Lo comprobaron entre muchos otros, Juan Manuel Bordeau y Carlos Alberto Reutemann, subcampeón del mundo, así como una legión de personas que todavía venera su nombre.

vueltas fue un atento observador que miraba desde atrás, aunque la distancia nunca fuera muy grande. Finalmente superó a cada uno de ellos. Cuando llegó la mitad de la carrera, Fangio tenía acumulada una ventaja de veintiocho segundos sobre su inmediato perseguidor; y, más tarde, en la vuelta número treinta y uno, al entrar a los boxes para el cambio de neumáticos, llevaba veintinueve segundos de diferencia. Entraba cortado en la punta. Había cumplido con su parte. Ahora faltaba completar la labor de los auxiliares italianos, que debían superarse, según lo prometido, con una rapidez imprescindible para poder vencer a los dos temibles adversarios que no necesitaban cambiar los neumáticos traseros.

Fangio, con su pasmosa practicidad, aprovechó para refrescarse; escuchó al jefe de los mecánicos que le informaba las posiciones. Güerino, que se le había acercado en una actitud casi confidencial, hablaba de corrido, más velozmente que nunca. Con las antiparras puestas, Fangio contemplaba a sus mecánicos; advirtió que trabajaban mal. Estaban nerviosos. Optó por atender exclusivamente al jefe del box que intentaba disimular lo que ocurría. El nerviosismo podía ser contagioso, pensó, y ambos lo sabían. Fangio continuaba mudo y aguardó que se completara la tarea de reaprovisionamiento de combustible. A esa altura de la situación, la ventaja que había sacado merced a su habilidad se había esfumado.

Además, se añadieron cuarenta y ocho segundos en contra, tras el paso rugiente de esas dos potentes máquinas a cargo de sus principales competidores. Fangio observó pasar a ambas Ferrari, mientras esperaba no se sabía bien qué. Continuaba inmóvil, de pie, cruzado de brazos, junto a su coche que tronaba con

el motor ardiente. Su atolondrado equipo fierrero continuaba sin completar la maniobra. Cuando, por fin, pudo partir, sintió que se le estaba yendo una carrera que le permitiría sumar puntos definitivos para un nuevo campeonato. El coche no respondía de la misma manera. Lo advirtió de inmediato. Necesitó varias vueltas para asentar aquellas flamantes patonas.
Había vuelto a partir detrás de sus rivales con cincuenta y un segundos de atraso. De pronto, comenzó a paladear la sensación que le trasmitía ese potente vehículo que volvía a estar a punto, dócil entre sus enguantadas manos. No sentía su cuerpo, ni las calcinadas plantas de los pies. Imaginó que se había convertido en parte del engranaje, sumergido como



CON Toto, su hermano. (Museo Fangio).

estaba en la carrocería y a escasa distancia del suelo. Consubstanciado con su auto, acaso sus pies, sus manos, sus ojos eran otras pequeñas partes de una pieza de relojería deslizándose a escape hacia delante. Pudo recuperar el terreno perdido.

Un nuevo recurso: el "salto Fangio"

Como conocía en detalle el trazado de Nürburgring, comenzó a emplear las marchas altas, sobre todo en aquellas curvas que –como ya sabía– más se lo permitían. De este modo, obtenía, de salida, más vueltas del motor para el tramo recto siguiente. Con esa precisa metodología volvió a avanzar. Lo notaba. Sin embargo, estaba preocupado porque descubrió que, en las curvas, las gomas le llevaban derrapando más de lo necesario. Y eso era tiempo perdido. Otra vez tiempo perdido. Cuando estaba debajo del puente que se solía pasar en quinta, para no perjudicar el auto al caer, Fangio lo llevó pegado junto a la cuerda –el lado interior del circuito– y, como la distancia era relativamente corta, hizo caer a su vehículo del otro lado, contra el alambrado, para ahorrar de un modo forzado algo más de camino. Lo había logrado: en sólo una vuelta había descontado, otra vez, diez segundos.



Broche otorgado por Mercedes Benz por el campeonato de 1957.(Museo Fangio).

En aquellos tiempos, no existía la protección del guard-rail y, al mirar por el retrovisor, observó una nube de polvo sobrevolando la banquina. Había lo-

El hombre que corría más rápido

Lo conocí hace más de veinte años, en los tiempos en que yo escribía historias de vida para el diario La Opinión. "Nunca pise el freno", me aconsejó. ¿Nunca? "Jamás: un reventón se controla aferrándose con fuerza al volante y un trompo, en cambio, largándolo cuando el auto se endereza solo", me advirtió. "Bueno, le dije". "Oscar Gálvez me recomendó frenar si el reventón es en la rueda trasera". "De eso Oscar sabe más que yo", replicó convencido de que manejar en las ciudades de la Argentina y de Italia eran aventuras que superaban a cualquier piloto profesional.

Como corredor lo recuerdo a la antigua, con unas antiparras sin máscara y un casco tan resistente como la cáscara de una nuez. Salía en las figuritas Starosta que coleccionábamos a principios de los años cincuenta; estaba en la tapa de "El Gráfico" y en las revistas italianas. Ausente de los medios, por edad y timidez, había abandonado el podio para refugiarse en una oficina de Mercedes Benz Argentina. Era un personaje de buen trato, presentable, muy distinto a Carlos Monzón, que murió a principios de este año, por no saber manejar un auto a ciento cuarenta. Imposible compararlo al Maradona ruidoso y exaltado. En el fondo, era un tipo de campo, un mecánico de Balcarce que quería ser jugador de fútbol y llegó a campeón de todas las pistas. Uno de esos hombres que miran al cielo para saber si tiene que salir con paraguas. Confesaba el miedo, y esa conciencia del peligro le permitió llegar a viejo. Si hubo alguien que en la vida corrió más rápido que Fangio, era él. Por eso llegó a la edad que llegó sin una raya en la carrocería y con el paragolpes intacto.

Perón le había comprado dos Ferrari para que se iniciara en Europa. Lo apoyó y tuvo la grandeza de no pedirle que se uniera al coro de alcahuetes y adulones de la Argentina Justicialista. Igual, a la caída del régimen, en 1955, la revolución libertadora lo acusó de complicidad indecente con el "Tirano Prófugo". Ahora que esos odios se han apagado, o casi, y que el caballero ha partido para siempre un lunes de julio, queda la hazaña y los ecos de un tiempo en el que no todos eran marcas de cigarrillos pintadas en los autos. Fangio decía que los campeones, los actores y los dictadores tenían que saber retirarse a tiempo. Tal vez hacía alusión a Perón, que pagaba su ambición con el exilio, o al Batista de Cuba, que había contribuido a derrocar al salir con buen humor del secuestro castrista de 1958.

Fangio vivió a una velocidad en la que la suerte es tan importante como la pericia. Se codeaba con la muerte y la miraba con horror. Al fin, cuando ya no le quedaba más nada que ganar, cuando había deslumbrado al mundo, se retiró sin alboroto como esos personajes shakespearianos que sólo mueren en el último acto.

Era, de algún modo, un asceta que nada tenía que ver con el tiempo. Hacía mucho que estaba de más, que nadie lo escuchaba. Era poco lo que podía decir, es verdad, pero los que alguna vez han manejado un auto a doscientos por hora saben que entre el vértigo y la soledad habitan curiosos dioses y demonios. Para hablar con ellos, para apostar siempre al número correcto, Fangio se había inventado una filosofía de las pistas, algo intransferible y extraño para los que vivimos a paso de mula.

Creo que, en el fondo, esa filosofía no era más que un recetario personal y secreto para digerir el éxito, el champagne y las mujeres bonitas que se descorchaban en el podio del vencedor.

Osvaldo Soriano

(*Página/12*, 18 de julio de 1995).

grado entrar muy justo. Pensó que valía la pena insistir con el método. Muy arriesgado, pero era el riesgo que tenía que correr para avanzar, otra vez. Volvió a estar ante esa curva que enlazaba dos rectas cortas. Fangio la tomaba directamente como si todo fuera una línea y, hacia al frente, lanzaba su máquina. No era fácil de creer. Tan sólo lo hacía. Mediante esa táctica lograba acortar distancia. Porque, como se sabe, era en las curvas el preciso lugar donde se podía sacar otra mínima ventaja. Desde entonces esto se conoció como "el salto Fangio". Algo increíble.

En la guarida de Ferrari los especialistas, que suponían entender de estas cosas, estaban desconcertados. No comprendían lo que estaba sucediendo. Mucho menos el público, que no podía ver el circuito en su totalidad. Hasta que las autoridades comenzaron a explicar desde los altoparlantes lo que ocurría. Le confirmaron a los expertos y al público, en general, cómo Fangio había adelantado su posición. La multitud comenzó a delirar. Estaban todos de pie. Ahora se comprendía en su exacta dimensión la proeza que estaba ocurriendo en aquel dificilísimo trazado de 22 km y 183 curvas.

Los tiempos de Fangio en esas últimas vueltas habían sido: 9 m, 32 s, 6; 9 m, 30 s, 8; 9 m, 29 s, 5; 9 m, 28 s, 5; 9 m, 25 s, 3; 9 m, 23 s, 4; 9 m, 17 s, 4. Con estas marcas se verificaba, que se había batido diez veces seguidas el récord de vueltas. Cronómetro en mano, los jueces se consultaban incrédulos.

En la vuelta veinte, sobre un total de veintidós, Collins marchaba sólo un segundo detrás de Hawthorn y Fangio a dos de Collins. Entre el bosque de aquel circuito, Fangio alcanzó a divisar que en una curva

se perdía un bólido rojo y pensó que debía darle caza a esa Ferrari. Desde los boxes le hicieron indicaciones de que sólo tenía un auto adelante. Se equivocaron. No era así. Al llegar a la bajada de Adenau, los descubrió: había dos autos e iban uno casi adelante del otro. No había más remedio que acelerar cuando sólo quedaba poco tiempo para concluir la carrera: dos vueltas. Al encarar la curva norte, pasó a Collins por adentro, con una rueda en la banquina, y volvió a ganarle; con lo mínimo, pero le ganó. Collins llevaba a su Maserati al máximo y logro adelantársele otra vez. Fangio no lo dejó escapar y se volvió a poner a la par cuando no había lugar para dos; fue entonces que Collins prefirió dejarlo pasar. Bajó primero el tobogán. Ahora sólo le quedaba Hawthorn adelante. Llegó hasta estar "chupado" detrás de él, y en la recta corta que remataba en la curva a noventa grados, ni uno menos, se recostó un poco sobre la derecha; esa fue la oportunidad de Fangio. Superó a Hawthorn escapándose con feroz acelerada. No quería dejarle ninguna oportunidad de alcanzarlo nuevamente. Esta vez al público le pareció que había puesto dos ruedas en la banquina y con una ínfima diferencia, la victoria fue de Fangio. Otra vez.

El arte de correr

"El mejor volante de todos los tiempos", escribió *Nachtausgabe*, diario alemán.

"La más grande carrera del argentino", el *London Daily Express*, inglés.

"La mejor demostración de capacidad y coraje de su carrera", *London Daily Telegraph*.

"Lo hecho por Fangio es un arte supremo", *Daily Mail*.

"Es difícil creer que un hombre que arriesgó su vi-

da durante más de veinte años, haya podido llegar a los 46 corriendo de este modo", rubricó el incrédulo *New York Times*, de los Estados Unidos. Desde la posguerra, no había habido otra carrera así. Los locutores que trasmitieron esa carrera para la Argentina lloraron de emoción.

Aquello había sido la demostración del sensacional estilo Fangio: medido, calculado en cada tramo, con cada frenada y en cada cambio. Era capaz de llegar a un riesgo máximo, cuando entendía que el triunfo era posible. No en cualquier momento. Eso era algo que no siempre se entendía, por lo que muchos simplemente calificaron al piloto como un frío cirujano de bisturí en mano.

Fangio tuvo la ilusión de dejar discípulos: lo fueron tal vez Onofre Marimón, que en 1954 logró que Maserati lo contratara; Juan Manuel Bordeu; su sobrino Juan Manuelito Fangio, que obtuvo dos victorias en los Estados Unidos; y Ayrton Senna, el tres veces campeón del mundo brasileño, a quien confiaba ponerle tantas y tan gruesas coronas de merecidos laureles como las que él había cargado sobre sus hombros.

"Jamás podré volver a correr así", expresó Fangio, cuando completó en Alemania aquella prueba definitiva para su trayectoria.

En la carrera profesional del gran corredor argentino hay muchas anécdotas, pero hay una que revela aspectos de la conducta de Fangio, el hombre de campo, frente al porteño desenfado de Charly Menditeguy. Según cuenta Juan Carlos Pérez Loizeau, en una competencia, la primera posición era de Fangio, como resultado de las pruebas de clasificación. En la escudería Ferrari del cavallino rampante alguien su-

El inglés Stirling Moss habla del Quíntuple Campeón

Fangio era un virtuoso del volante; para mí fue como un padre. Era el mejor automovilista del mundo y, sin embargo, nunca me lo hizo sentir. Un piloto de hoy puede contribuir al éxito de su auto en un margen que no es mayor del diez por ciento. En la época de Fangio, el conductor tenía una influencia de casi el cincuenta por ciento. Pero Fangio estaba por delante de todos. Aquel piloto tenía que preocuparse del estado de los frenos, de las gomas, del comportamiento del auto en cada curva. Puede darse el caso de que el coche tenga tendencia a virar menos de lo debido al tomar curvas de baja velocidad, mientras que el motor no alcanzará toda su potencia más que con un alto régimen de revoluciones y le faltarán caballos a mitad de camino de la curva. Este coche, supuestamente, no resultaría apropiado para correr en Mónaco. Saber estos aspectos servirá para que 'los cerebros' de la fábrica le pongan al motor los caballos suplementarios en el régimen medio, a costa de sacrificar algo de la potencia en el régimen máximo. De igual forma se podría modificar la suspensión, cambiando el tipo de resortes y amortiguadores. Cuando uno observa las relaciones de caja, cabe la posibilidad de dar, al menos en Mónaco, con un bache entre la primera y la segunda marcha. Seguramente el auto se 'dormirá', es decir, se va quedando. También en aquellos tiempos influía la sobrevirancia o la subvirancia [aptitud para los giros], de importancia mayor como consecuencia del empleo de cubiertas angostas. La diferencia la establezco entre los pilotos nacidos para manejar y los que se hicieron aprendiendo. En mi caso, fui un poco de ambos. Entre los nacidos para correr, seguramente están Fangio y Jim Clark. Tengo la impresión de que Fangio llegó a ser una máquina de correr. Lo comparo con Niki Lauda, pero hay una diferencia. Fangio tenía corazón. Sentía al auto de carrera como una cosa natural. Cuando se transformó en un piloto tan preciso que virtualmente era una máquina de correr, nunca perdía el feeling por el auto que manejaba. Fangio era muy correcto y terriblemente veloz. Nadie podía ir tan rápido en un Ford F 1, especialmente, en las curvas veloces, que son las más difíciles. Íntimamente, creo que a Fangio no le gustaban los coches sport, que tienen las ruedas cubiertas por guardabarros. Él es la mejor ilustración de los requisitos indispensables en un piloto de gran premio; entre muchas otras virtudes, me impresionaba su concentración para ir siempre rápido, su serenidad en los momentos más difíciles de una prueba, su habilidad para adivinar la fuerza mecánica de un coche y para saber explotarla. Nunca tomaba la delantera innecesariamente. Trataba de ganar con la mínima velocidad. Siempre parecía estar en una posición de una reserva de fuerzas o velocidad. En los entrenamientos observaba en qué sectores eran más lentos sus adversarios, intentando adelantarse allí. Sabía modificar su conducta en plena marcha. Y no lo sorprendía ni la inesperada caída de un aguacero, o si, por el sol, el piso comenzaba a ser otro. ¡Y el valor! Tenía tanto que rara vez echaba mano a ese recurso para ganar. Nunca daba la impresión de que le fuera preciso esforzarse para lograr aquello que podía conseguir con la mayor naturalidad. ¡Y ni qué hablar de su sencillez! ¡De su modestia! Eran encantadoras!".

Stirling Moss

(Fascículos"Fórmula 1. Los pilotos inolvidables", La Nación)



Retrato de Fangio.(Museo Fangio).

puso que, además, Fangio debía ser humano. Se pretendió tenderle una celada enviándole a su cuarto de hotel una llave con la tarjeta personal, nada más ni nada menos, que de la actriz Brigitte Bardot. Al igual que él, pero en otro campo, la mujer era la número uno del momento. Fangio optó por llamar a Menditeguy: "Mirá Charly, tengo algo para vos. Vení a buscarlo. Yo sé que estas cosas te gustan".

La largada de ese gran premio se demoró a la espera de Menditeguy. No apareció ese día, ni los veinte que le siguieron. Aquel gran premio fue de Fangio. En la Argentina, quienes escucharon la transmisión en sus radios a válvula, nunca pudieron consolarse, ni comprender la ausencia del incipiente corredor Charly Menditeguy.

Y Fangio se retira



Con el quíntuple título de campeón mundial, Fangio inicia el último año de su brillante e inigualada carrera. Lo aguardan contratiempos y alguna sorpresa desagradable. Pero sigue siendo el mismo: aquel hombre que inquietaba a Enzo Ferrari, que enloquecía a las tribunas y hacía llorar a quienes trasmitían las carreras. Bordeaba los cincuenta años. Había sufrido pérdidas, había visto cambiar los reglamentos y el trato entre camaradas. Entonces, se va gestando en su interior una decisión.

Consecuente con su carácter, no se la comunica a nadie hasta que toma cuerpo definitivo: Fangio se retira

La última carrera que ganó Fangio en la Argentina transcurrió debajo de un diluvio. Fue el 3 de febrero de 1958 en el Autódromo, en el circuito número Cuatro, durante el Gran Premio Ciudad de Buenos Aires. Había probado dos Maserati. Eran lo mejor del equipo, con las mejores cubiertas. La Ferrari de Hawthorn, a la salida nomás, rompió la transmisión; y la de Musso, aunque inicialmente pudo superar a Fangio, tuvo un trompo. Stirling Moss, con el moscardón verde y negro de su Cooper, debido al aguacero y los inconvenientes de la adherencia, chocó con el Chevrolet Wayne de Jesús R. Iglesias, representante de la mecánica nacional. Pero antes, apenas un mes antes, Stirling Moss había ganado en el Gran Premio de Argentina. La Maserati de Fangio se fue quedando por problemas con las cubiertas traseras. Musso llegó segundo. Al final, se impuso un auto inglés con un piloto inglés. En esta oportunidad –ironías del destino–, las autoridades deportivas británicas habían solicitado suprimir el Gran Premio de la Argentina, suponiendo que iba a ganar un coche italiano.

El secuestro del quíntuple campeón

Ese mismo año, Fangio viajó a Cuba para participar en el Gran Premio de ese país. Le dieron una Maserati 450 S. Pero en las prácticas, tuvo diversos inconvenientes y decidió usar otro coche, propiedad de Francisco Godia; se trataba de un auto que Godia ya había conducido y chocado en Italia. El día anterior

a la carrera hizo la mejor marca: con una velocidad de 163,6 km/h cubrió el circuito en 2 m 32 s 2. Sin embargo, había advertido que, lanzado a velocidad, el auto se desequilibraba y comenzaba a tirar para un lado. Además, su fino oído de hombre de taller presintió algún problema en la máquina que había probado y no tuvo reparos en tirarse al piso. La estudió detenidamente, desde abajo. Comprobó que el auto había tenido un importante choque. Se hicieron las mediciones y resultó que tenía los largueros distintos entre sí. El veterano corredor precisó: "Me habían entregado una máquina para matar gente y no para correr".


"...PLEURE, PAUVRE COLIBRI"

France-soir

Le coureur auto Fangio kidnappé à Cuba par des rebelles masqués

dans le hall de son hôtel

M. MURPHY RENCONTRE M. GAILLARD

ALGERIE : 22 militaires tués, 40 blessés

POIRSON

le seul scooter automatique

LES POTINS DE LA COMMERE

CHAUVIN ARNOUX

Tapa de *France Soir* sobre el secuestro.(Museo Fangio)

Pero los contratiempos no terminaron allí. Un sábado por la noche, Fangio rumiaba sus preocupaciones en el lobby del Hotel Lincoln, en el centro de La Habana, cuando se le acercó un muchacho. Sin mediar palabra, lo encañonó con una pistola. El joven estaba muy nervioso. Apoyando el arma en la espalda del campeón, lo obligó a salir del hotel, mientras le explicaba que esa acción respondía al movimiento revolucionario 26 de Julio, opositor al gobierno de Batista. Y los dos hombres desaparecieron ante la consternación general. Fangio pensó que era una broma. Porque esa misma mañana, en complicidad con las fuerzas de seguridad del régimen, había hecho detener a su manager, Marcelo Giambertone. La broma ideada por Fangio consistía en hacerle creer a su representante italiano que se pensaba que era un espía infiltrado por el re-

volucionario Fidel Castro y que había tomado el lugar de su auténtico manager.
Pero, cuando lo introdujeron en un viejo Plymouth negro, el típico coche inglés de volante a la derecha, Fangio se convenció de que esta vez era en serio. Al principio estaba tranquilo; sin embargo, comenzó a sentir pánico cuando notó que, en menos de cinco cuadras, el chofer estuvo a punto de chocar varias veces. Pidió una gorra o algo para taparse y disimular la situación, pero los guerrilleros no lo habían previsto. Para fortuna de los raptores, aquella broma de Fangio demoró la búsqueda porque, en cierto modo, se volvió en su contra: las mismas autoridades que habían colaborado con él en su "cargada criolla" creyeron que se trataba de otra chanza del campeón.
"Mis captores tenían tanto miedo, que empecé a sentir el mío", comentó Fangio. Lo escondieron en distintos lugares. En uno de ellos, llegó a firmarle un autógrafo a una anciana que se lo solicitó para su nieto. Nunca le vendaron los ojos. En determinado momento, tuvo que recordarles que no había comido. La dueña de la casa donde, por último, recalaron le improvisó papas y huevos fritos. Antes de ir a dormir, muy tranquilo, les comentó a los guerrilleros: "Creo que ustedes me hicieron un servicio. Venía presintiendo que mi carrera de mañana iba a ser un desastre".
Esa noche durmió bajo la custodia de sus captores, en una austera habitación, cuando debía estar en un fastuoso cuarto de hospedaje caribeño, en ese hotel que, mucho más tarde, terminó llevando su nombre en recuerdo de este episodio de la insurrección castrista. El hecho conmocionó a la pequeña Cuba y la

noticia del secuestro se esparció mucho más allá de sus fronteras. Poco y nada se sabía en el mundo de lo que ocurría en esa isla del Caribe, y esto sirvió para poner en alerta a la opinión mundial.

Al día siguiente, Fangio rechazó seguir la carrera por televisión y prefirió escucharla por radio. Aquella obligada y sorpresiva falta a un compromiso que lo había tenido inquieto desde el comienzo no sólo le impidió correr; sufrió por no poder siquiera escuchar en aquella pista el rugir de los motores que debieron tenerlo como protagonista; no como oyente. Más tarde, miró la grabación televisiva junto con los insurrectos; y vio a Maurice Trintignan padeciendo en su lugar lo que él hubiera sufrido de haberse metido en el cock pit de aquel ingrato auto.


Tras el secuestro. (Museo Fangio).

Apenas iniciada la carrera, se despistó un corredor cubano; el auto descontrolado mató a ocho personas y dejó un tendal de más de treinta heridos. La carrera se interrumpió y poco después se la dio por finalizada. Estos episodios contribuyeron a dar aun más espacio a la crisis cubana en la prensa internacional, que seguía día a día las angustiosas alternativas del secuestro. Había sido precisamente el avance de la insurrección armada lo que había llevado al dictador Batista a repetir esa demostración deportiva: quería fortalecer su imagen y demostrar que en la isla existía tranquilidad social. Pero la organización de ese evento resultó contraproducente.

A esta altura de los acontecimientos, el mismo Fan-



Esa costumbre de vivir

FANGIO con su madre. (Museo Fangio).

Primeros días de diciembre de 1990. Otro reportaje. Juan Manuel Fangio interrumpe para atender una llamada telefónica de larga distancia. Aprovecho para bichar su lugar de trabajo y encuentro que el único adorno cercano es una pesada tortuga de hierro. Toda una paradoja.

-Justamente, usted, cinco veces campeón mundial, ¿con una tortuga de mascota...?
-Simpatizo con las tortugas.
-¿Por qué con las tortugas?
-Hijo, ¿usted vio alguna vez una tortuga agitada?
-Nunca.
-¿Y vio una tortuga que se rompiera una pierna?
-Nunca.
-¿Y vio alguna tortuga que se llevara algo por delante?
-Nunca.
-Por todo eso simpatizo con las tortugas. Porque siempre llegan. Porque no tienen accidentes como los humanos. Bueno, y porque tienen la buena costumbre de vivir muchos años.
-¿Usted quiere vivir muchos años, Fangio?
-Y....ya que estamos, quiero vivir muchos años. Pero eso sí, sin estorbar el tránsito.
-¿Le gusta vivir?
-Si es trabajando, sí.
-¿Cómo le resulta vivir?
-Es más difícil vivir que correr. Hijo, las carreras duran un par de horas. Pero la vida dura toda la vida.

Fangio amaba la lentitud. Quién lo diría. Tan luego él, extremadamente precavido, prudente, y hasta cauteloso. Tenía la paciencia de las tortugas. Fue campeón del mundo cinco veces, transitando una cornisa impensada para un piloto de Fórmula 1: la de la implacable lentitud pensada. Fangio domó al vértigo. Y el vértigo, a sus pies.
Rodolfo Braceli
(Argentinos en la cornisa, 1995)

gio sugirió a sus secuestradores la forma en que podían devolverlo a la Embajada Argentina, a cargo del diplomático Raúl Guevara Lynch, primo del Che. Su preocupación era evitar un tiroteo con las fuerzas armadas, que no reparaban en riesgos mientras buscaban a los responsables.

"Los muchachos me habían dejado sugestionado al comentarme que, si me encontraban los de Batista, por ahí me cargaban a la cuenta de los insurgentes. Después, con el coche del embajador, nos fuimos hasta la Embajada. Estaba llena. Había una chica cubana amiga, esperándome. Tenía miedo de que yo hubiera pensado que ella estaba complotada en el secuestro", recordó Fangio.

Y terminó liberado. Ante las autoridades se mostró despreocupado por lo que le había ocurrido. No culpó a nadie.Y a modo de desagravio, le entregaron todos los premios a él, como si hubiera sido el vencedor.

En 1992 uno de sus secuestradores, convertido en miembro del gobierno cubano, lo visitó en la Argentina y, a su vez, el corredor aceptó, en otras dos oportunidades, ser agasajado en la isla. Desde aquel secuestro, para sus cumpleaños, recibía felicitaciones por correo de sus captores.

Ese acontecimiento le dio enorme popularidad en los Estados Unidos. Al llegar a Miami para descansar de aquella afortunada peripecia, lo colmaron de honores y recibió las llaves de la ciudad. Desde Nueva York lo invitaron al importante programa de Ed Sullivan. Le pagaron mil dólares por una participación de diez minutos. Fue presentado junto al boxeador Jack Dempsey, el mismo gigante que, décadas atrás, había caído fulminado fuera del ring por obra de

los puños del argentino Luis Ángel Firpo y que, vuelto al ring con la ayuda de los espectadores, terminara ganando la pelea por el campeonato de los peso pesados.

Disgustos en Indianápolis

En los Estados Unidos, una vez más, su diligente representante italiano inició tratativas para conquistar Indianápolis.

Ya lo había intentado el año anterior, pero lo máximo que había podido conseguirle fue una máquina de insuficiente rendimiento. Sin embargo, aunque exigida, le permitió a Fangio clasificarse entre los treinta y tres que disputarían la final. Pero Fangio decidió no continuar manejándola. Además consideraba excesivamente ingrato, por lo monótono, al óvalo que formaba el tedioso circuito norteamericano que obligaba a un perpetuo giro a la izquierda. Por otro lado, le faltaba la imprescindible atención técnica para aquel bólido anticuado y sin potencia. Por todo esto, prefirió exponer públicamente las dificultades y liberarse del compromiso antes que ceder a la tentación de ganar muchos dólares.

Renunció a pesar de los lamentos del automovilismo mundial. Pero nadie salió a desmentirlo. Ni siquiera el atrevido editor norteamericano de una publicación especializada, que lo había desafiado con quinientos dólares a que no se anotaría para correr en la pista roja, con otros mil dólares más a que no alcanzaría a pasar la selección de los que iban a competir; y con otros dos mil quinientos si llegaba entre los primeros cinco con un auto norteamericano o cinco mil, si lo hacía con uno europeo. En un editorial de su revista había escrito "Fangio es mucho

menos de lo que se dice".

El balcarceño había aceptado el reto del periodista con dos condiciones: todo lo que ganara debía ser para una entidad de beneficencia. El único requisito era que la máquina estuviera a puntos. Ganó los quinientos de la anotación y también los otros mil y los donó. Comunicó en conferencia de prensa que había recibido un auto "que no era de primer nivel y que no lo podía correr". Ese vehículo que él debía conducir en Indianápolis, terminó lejos: en el décimo séptimo puesto y a una vuelta de los primeros.

Antes de retirarse de los Estados Unidos, asombró en la pista de Trenton con un *Speed way*. Pero el segundo y último intento de presentarse en Indianápolis tampoco resultó, porque volvieron a pretender entregarle un auto sin chance. Esta segunda vez ni siquiera hizo las pruebas de clasificación. Reconoció que se había dejado tentar por arrebatar la bolsa del premio, que eran muchos dólares más. Pero sentía que la rueda del tiempo había dicho basta. Aunque Fangio no aceptaba darse por vencido e imaginaba que aún podía sentir el placer de la velocidad, pronto comprobó que no era así.

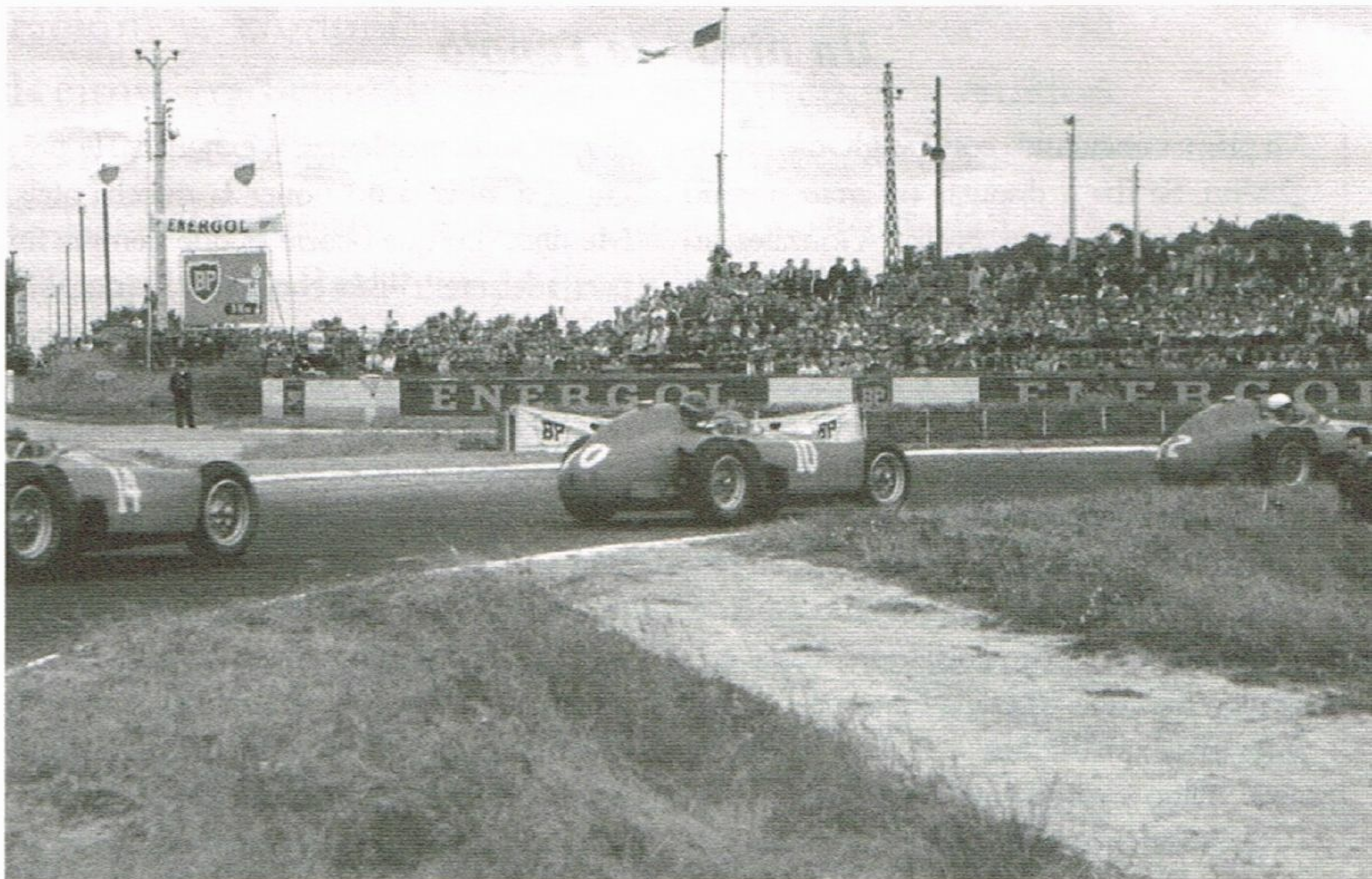
Algunas aventuras del campeón

El tropezón de los Estados Unidos se convirtió en un sinnúmero de anécdotas. Ya retirado, el balcarceño las desgranaba en largas charlas con amigos y conocidos: Froilán González, Charly Menditeguy, Rodolfo de Álzaga, Roberto Mieres, Gastón Perkins, los jóvenes Luis Rubén Di Palma, Juan Manuel Bordeu, Nicolino Locche, Juan Carlos Lectoure, José Omar Pastoriza, Ángel Labruna, Aníbal Troilo y Roberto Goyeneche (antes o después de sus presenta-

ciones en Caño 14) y también el jazzman Enrique "Mono" Villegas, otro entusiasta de Fangio. Todos ellos solían reunirse en el bar 05, ubicado en las inmediaciones de la plaza Rodríguez Peña donde, antes de finalizar el último siglo, se congregaba el ambiente tuerca. Aunque hubo quienes alternaban los encuentros en ese bar con reuniones en la confitería La Biela, de Recoleta.

Se divulgó, en variada gama de versiones, la siguiente anécdota: en cierta ocasión, el corredor peruano Federico Pitty Block, ganador en Argentina, Chile, Ecuador, Costa Rica y Panamá y propietario de un paradisíaco bungalow en las soleadas playas del Perú, donde Fangio pasó unas vacaciones, le hizo conocer el legendario night club Morocco. En ese lugar había llamativos asientos de auténticas pieles de cebras cazadas en safaris en África por su dueño, Martín de Álzaga Unzué, a quien le decían, desde su infancia porteña, "Macoco". Éste había fundado el Morocco en sociedad con John Perona, un ítalo-estadounidense de origen humilde, en la calle 54 del East River, en Nueva York.

Lo habían invitado a conocer aquel cabaret norteamericano de gran lujo con la excusa de agasajarlo como Fangio relataba a sus contertulios de 05, habían añadido (ellos sabían que el Quíntuple era humano) a un grupo de cimbreantes y llamativas mujeres, bien dispuestas. En el frenesí del champagne y la oscuridad, el balcarceño se sorprendió: había comprobado que las chicas eran chicos. Otra broma de sus amigos del gran mundo, en el night-club más caro del mundo.



CARRERA de Reims, 1956. (Museo Fangio).

La despedida fue en Reims

Pero Fangio insistía. Aceptó participar, en Monza, del Trofeo de los Dos Mundos, un desafío entre estadounidenses y europeos. Al decir del corredor, esta vez su equivocación fue hacer uno de los mejores tiempos. Al llegar a 250 km/h, se le rompió la dirección. Acabó igualándole el tiempo un norteamericano, al que se le había quebrado un pistón. A la mañana siguiente, Fangio encontró su auto aún desarmado, mientras que el que le había empatado ya lo tenía reparado y estaba listo para competir. El suyo recién estuvo para la tercera serie. Alcanzó a dar unas pocas vueltas antes de que se volviera a romper. "El premio era muy grande", admitió con campesina ironía. No iban a permitir fácilmente que lo ganara. Pudo deducir que hubo intereses que le impidieron obtener esa victoria.

Entonces aquel hombre, reconocido por su mode-

Un amor de Fangio

Mi primer encuentro con Fangio fue en Inglaterra. Se iba a disputar un gran premio que acabó por ganar Froilán González. El día anterior, había ido a observar los aprontes en el circuito y apareció Fangio, quien después de bajar del auto se acercó a donde estábamos un grupo de gente de la embajada argentina. Me encontraba sola porque mi marido de entonces estaba en Escocia y recién iba a volver para la carrera. Con un rostro de gran felicidad apareció ante mí en el momento de las presentaciones, hasta que alguien dijo que yo era la esposa del embajador. Él se quedó duro, e incluso bajó rápido la mano y no lo volví a ver.

Pasaron muchos años. Hasta que hubo una reunión durante los preparativos del Mundial de Fútbol de 1978. (...) volvieron a cruzarse nuestros caminos. Pronto conocí a su familia, y simpatizamos con sus sobrinos. A mi casa, muchas veces trajo a comer a Juanmanuelito, que se destacó también en las carreras. Quería mucho a Bordeu y adoraba a sus sobrinas. En especial, a Pipí, la encantadora hija de uno de los hermanos que se crió en su casa. Me invitó varias veces a comer a su casa, donde habitualmente estaba toda su familia. Como buen canceriano, bajo el signo de la Luna, por sobre todo cuidaba el nido.

Fangio valía por sí, mucho más de lo que podía valer como campeón del mundo. Era humilde y nada afectado. Me contó que, estando con el rey de España, no supo cómo dirigirse a él y pasó, simplemente, a tutearlo del mismo modo que comenzó la conversación el monarca.

Yo disponía de un Mercedes Benz con el que, sobre todo, viajaba al interior de la provincia a visitar a mi familia. Me halagaba, al extremo de decir que era la mujer que mejor había visto conducir un auto. Quizá porque tuve auto desde los 17 años y me gustaba correr. En cierta oportunidad que él lo manejaba en el centro de Buenos Aires, noté que tenía problemas, y extrañada, le pregunté si sabía o no poner la marcha atrás. Me dijo: "Lo que ocurre es que siempre fui para adelante". Vivía con buen humor. Me contaba que, cuando corría, necesitaba tener una mujer después de la carrera. Tenía que descargar su energía.

Lo recuerdo como el hombre que brindaba lo que tenía. Se daba con simpatía y con cariño y, además, ayudaba con su dinero. Junto a eso estaba su característica humildad. Algo natural en él. Jamás mostraba que era mejor en nada. Eso no es habitual, y mucho menos para quien ha llegado desde una posición humilde a una de realce internacional. Fangio pasó a ser recibido por los grandes de Alemania, como un verdadero ídolo. Eso tenía para él la misma importancia que comer un puchero con los amigos. Según me contó, se enamoró desde aquella primera vez que me había visto. Al fin, me pidió que nos casáramos. Él seguía siendo soltero, pese a que mucho se habló y se inventó sobre Fangio y sus relaciones sentimentales. Por mi lado, debía casarme en Uruguay porque nuestro país aún no tenía ley de divorcio. Una noche en que salimos a cenar a La Emiliana, de avenida Corrientes, llevaba un vestido nuevo, beige, muy clarito. Él me lo elogió y le respondí que era el mismo que iba a estrenar para nuestro casamiento. Se sorprendió. Quedó blanco. Le expliqué que no nos íbamos a casar. Mi situación familiar era complicada. Fue un golpe fuerte. Sufrí, y me hizo daño. No sé si lo entendió, pero quedamos amigos; nos seguimos viendo hasta la época en que comenzó su tratamiento de diálisis. Aunque la relación cambió, ambos congeniábamos. En ocasiones, pasaba a verlo por la empresa Mercedes, donde él era el presidente. En algún reportaje respondió que no se había casado porque la única mujer que amó, no quiso hacerlo".

(Entrevista especial, con reserva de identidad)

ración y cordura, salió a encarar el desafío de Reims, tradicional circuito de cincuenta vueltas donde había hecho su debut europeo, y donde se destacaban los ingleses Hawthorn, Collins, Brooks, Moss, Evans, Brabham, Allison y Graham Hill. Una vez más, el tenaz argentino volvía a disputarles el cetro. Entretejía su corona de laureles con ciento sesenta y un carreras, de las cuales había vencido ochenta y cinco.

Allí se enteró de que, a los 33 años, en la décima vuelta del circuito, se había matado su colega, el piloto romano Musso. Después se descubrió que el pedal del embriague del auto que conducía había sido perforado para alivianar la máquina, sin importar la vida del corredor. El pedal había quedado tan frágil que pudo quebrarse en cualquier maniobra. Los amortiguadores no eran los originales; los habían cambiado por otros –a pesar de que no eran confiables y de que no estaban probados– porque una empresa pagó para publicitar los nuevos.

El Gran Premio de Francia, corrido en Reims, concluyó con el triunfo de John Michell "Mike" Hawthorn, quien fue protagonista de un episodio que mostró su personalidad en la Fórmula 1. Ni el público, que observaba apasionadamente la última carrera que corría Fangio, ni los especialistas, comprendían por qué la disminuida Maserati del quíntuple campeón no era superada –como sí lo eran todas las otras máquinas en carrera– por la Ferrari de Hawthorn, que había descontado una vuelta. Faltando varios giros para el banderillazo final, se hizo evidente que existía un potencial dispar entre ambas máquinas. El misterio tuvo su explicación en boxes. Fangio, que había terminado en cuarto lugar, con-

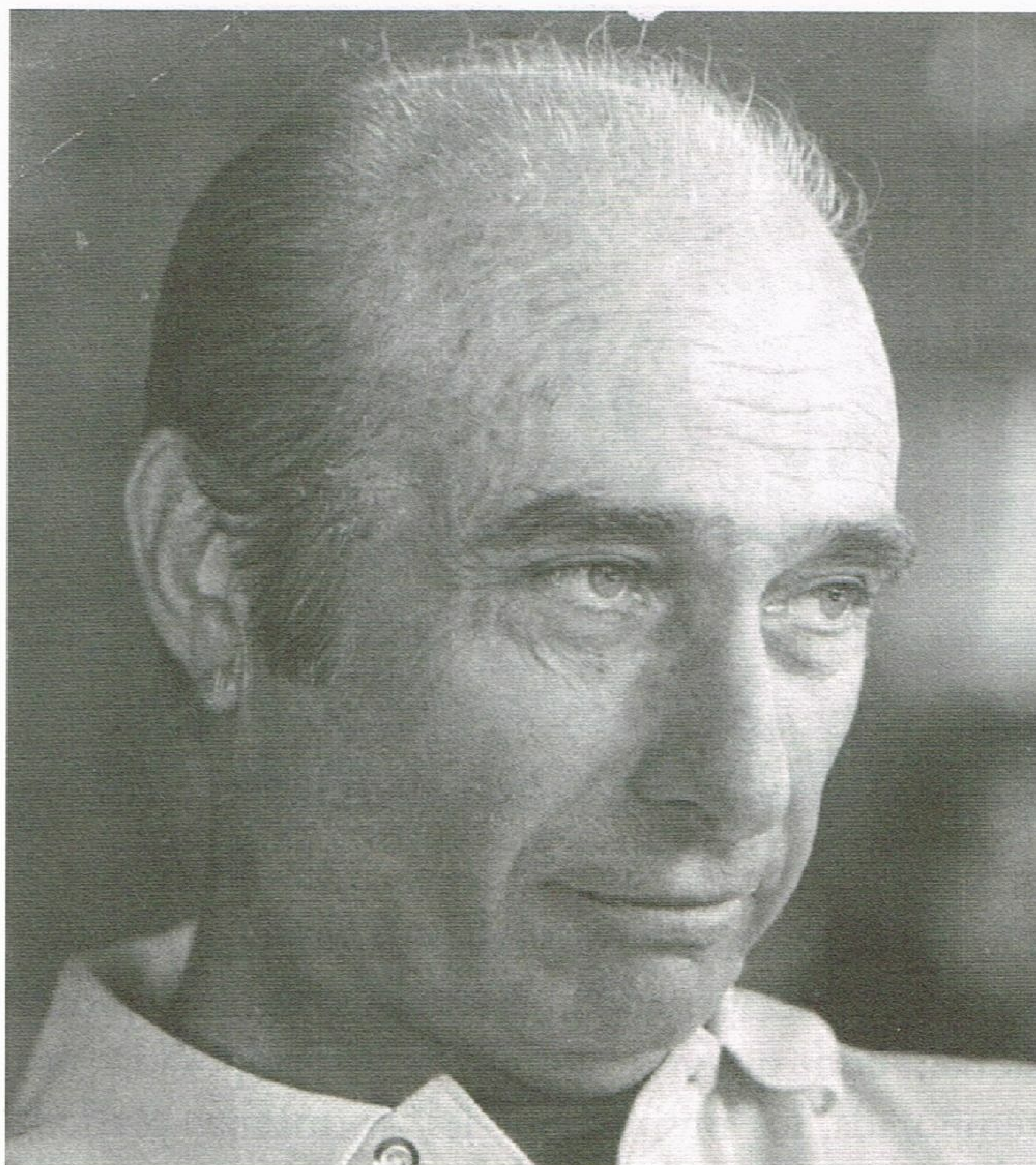
versaba con periodistas y asistentes de su auto, cuando sintió que alguien lo tomaba del brazo. Era Hawthorn, que se acercó para decirle: "Hubiera sido una falta de respeto adelantarlo, Juan Manuel. Quería que usted lo supiera".

Fangio agradeció y nunca olvidó esa actitud de aquel caballero del volante, siempre con su elegante moñito ajustado sobre una impecable camisa blanca y su flamante campera de cabritilla. Hawthorn fue campeón del mundo de Fórmula 1 el 19 de octubre de 1958 –cuando se esperaba ese premio para Stirling Moss, quien nunca lo obtuvo–. Tres meses después se mató en el sur de Londres, manejando su Jaguar verde. Se distrajo por saludar a un amigo, chocó con un camión y se incrustó en un árbol. Tenía 29 años. Su padre había fallecido de igual modo en 1955.

Las reflexiones de un campeón excepcional

"En Reims, me di cuenta de que ya no pertenecía a ese mundo. Estaba muy lejos de mi casa. Había ido por un año y llevaba diez. Había soñado con ganar algún día una carrera y tenía cinco campeonatos del mundo. ¿Qué otra cosa podía buscar? ¿No era mejor terminar con todo? En mi decisión no pesaron los ojos del pobre Musso, mirando sin ver nunca más. Yo había decidido dejar el automovilismo aquel día", declaró el cinco veces campeón del mundo.

Lo había pensado mientras corría con su Maserati 250 F, con el número 34, sobre las interminables rectas de Reims. Y lo decidió cuando supo por qué Hawthorn, quien, por esos días era uno de los pocos amigos corredores sobrevivientes, había tenido la delicadeza de no ganarle por una vuelta completa.



Retrato. (Museo Fangio).

"Me sentí al borde del abismo. Era la misma situación que había visto con Tazio Nuvolari, diez años antes. Lo pasaban al llegar. Y no quise que me empezaran a ganar de esa manera".

Se le hizo presente una visión con fragmentos de sus carreras, desde aquella primera disputada en 1936, conduciendo un Ford A, azul, con el número 19 estampado bajo el seudónimo de "Rivadavia", que había preferido al de "River", eterno equipo de su predilección -aunque nunca fuera un fanático-.

Concluía así el ciclo más exitoso de un piloto argentino en la historia del automovilismo internacional. Era el 6 de julio de 1958.



CON Borges y Leloir, nombrados Ciudadanos Ilustres en 1973. (Museo Fangio).

El "jinete" había envejecido y perdido el entusiasmo. Había desaparecido parte de su "familia" profesional, con quienes compartiera, temporada tras temporada, los mismos hoteles, las mismas preocupaciones. En esos diez años, veinte de sus compañeros de carreras murieron aferrados al volante.

"¿Plata?", se preguntó el quíntuple campeón. Pero si él se había criado pobre y hacia mucho que tenía suficiente dinero.

"¿Los aplausos que recibía por llegar siempre primero?" Eso era hasta ese momento, pero los espigados pilotos que ahora poblaban las pistas le recordaban a briosos jockeys que jineteaban motores de raza, cada vez más livianos y con menos espacio en el habitáculo. Sabía que el arte de pilotear iba a seguir siendo una cuestión de "sensibilidad". Así se lo confió al ingeniero Benjamín Marco Cavallín, con quien iba a pasar sus últimos años -junto con Augusto Cicaré, el premiado "inventor" de los helicópteros de Sala-

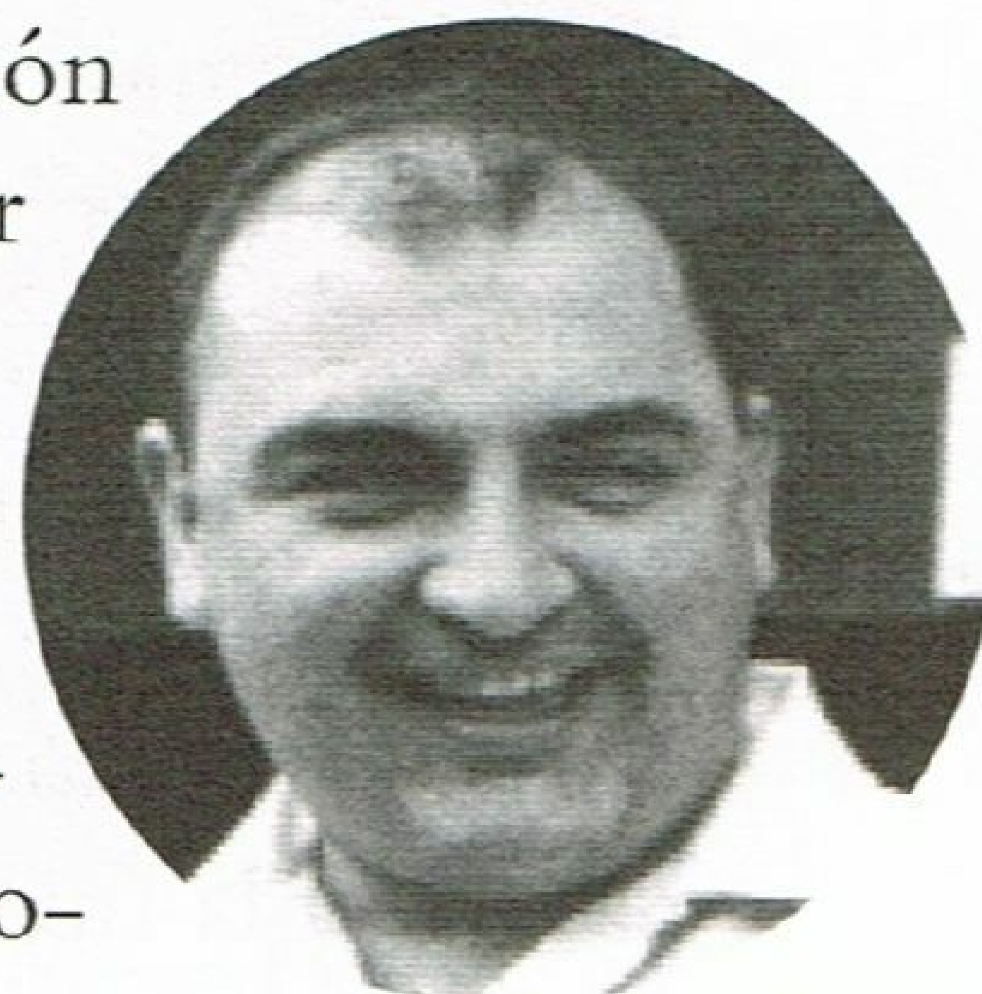
dillo- enfrascado en proyectos para mejorar la tecnología de los motores.

Cada giro, cada curva tenían un límite teórico de velocidad; y cuanto más se acercaba uno a dicho límite, más rápido se corría. ¿Cómo obtenía el piloto esa sensibilidad? ¿Podía nacer con ella? ¿Acaso cultivarla? Estaban llegando los jóvenes: Denny Hulme, Tim Schenken, Jack Stewart, Ronnie Peterson, Jack Brabham, Jim Clark, Ayrton Senna, Michael Schumacher, y muchos más. En la Argentina, su país, la pasión por el automovilismo desembocó en competencias zonales -el rally de Córdoba o las Mil Millas de la Patagonia- donde participaban todas las marcas, y en la fundación de la Asociación Argentina de Rally, en 1968. Los periodistas Carlos M. Thiery y el malogrado Germán Sopeña, entre otros, contribuyeron desde la revista Corsa e incluso, como acompañantes, en el nuevo Rally por caminos de tierra del interior de la Argentina.

Ya retirado, la pasión de Fangio se refugió en todas las actividades vinculadas con los automóviles, y siguió siempre apoyando y colaborando con los pilotos, porque, como él decía: "todos tienen vida".

"Todos los pilotos, sin excepción -afirmaba Fangio- se sienten terriblemente nerviosos antes de comenzar una carrera; si alguien parece tranquilo, está disimulando. Posiblemente, lo único comparable de mi época con la actual es la emoción particular que se siente cuando uno participa en una carrera: eso sólo puede vivirse, no puede describirse con palabras".

JUAN MANUEL FANGIO DESPERTÓ LA ADMIRACIÓN Y EL RESPETO DE LAS MAYORES PERSONALIDADES DEL DEPORTE AUTOMOVILÍSTICO. QUIENES LO CONOCIERON REFLEXIONAN ACERCA DE SU PERSONALIDAD Y TAMBIÉN LO SIGUEN REIVINDICANDO COMO EL MEJOR CORREDOR DE TODOS LOS TIEMPOS.



José Froilán González amigo, subcampeón de Fórmula 1: "Cuando ganamos el primer campeonato del mundo, yo estaba en Ferrari y él corría para Alfa Romeo. Pero, de todas maneras, nos sentimos un equipo. Teníamos a todo un país atrás. Cuando regresamos a la Argentina, se hicieron fiestas en todos los pueblos".

Jackie Stewart, ex piloto: "Si pudiera copiar su dignidad, me sentiría realizado"



Ayrton Senna, triple campeón del mundo: "Lo que hizo Fangio no podrá ser superado por nadie, más allá de que igualen o mejoren sus cinco títulos".

Michael Schumacher, siete veces campeón de Fórmula 1: "Lo que hizo Fangio fue único; en la comparación, lo nuestro es muy pequeño".

Ernesto Grasso, actual corredor: "Mientras existan jóvenes que nos representen, como el promisorio Ricardo Risati, Esteban Guerrieri o 'Pechito' López y entusiastas del volante como David Nalbandian, que impulsa Rallys de primer nivel desde Córdoba, se mantendrán los ejemplos de Fangio y Reutemann y podremos aprender de ellos a hacer las cosas lo mejor posible. Y el automovilismo se mantendrá como un deporte de caballeros."

Fangio se fue y la pista quedó vacía

"Un estadístico escrupuloso debió anotar, con cierto aire de nostalgia, que el lunes se cumplieron 40 años -6 de julio de 1958- de la excepcional decisión: Juan Manuel Fangio resolvía retirarse del automovilismo deportivo, simplemente porque ya no tenía nada más por conquistar. Cuando triunfaba Mike Hawthorn, que no quería sacarle una vuelta 'por respeto' y Luigi Musso perdía la vida en el despiste de Muizon. Él lo clausuraba todo en Reims. Al fin y al cabo, en la alforja del balcarceño se acumulaban cinco títulos mundiales conseguidos mediante el éxito de 24 Grand Prix en la categoría que después se transformaría en el campeonato mundial de conductores. La que encontraría su partida de nacimiento en el chato aeródromo de Silverstone, transformado en improvisada pista de carreras desde un mayo fundamental de 1950. Es que la vieja Inglaterra todavía estaba curando las heridas de una guerra que la había desangrado. Y otra cosa, no había..." Alfredo Parga (La Nación, 1998)



Carlos "Lole" Reutemann, subcampeón del mundo de Fórmula 1: "Además de mi ídolo automovilístico, Fangio fue para mí un buen consejero del cual tengo siempre un buen recuerdo. Yo, que viví muchos años en Europa y viajé por todo el mundo, comprobé lo que significa su nombre en todo el planeta. Continuamente me preguntaban por Fangio, con admiración sin par. Muchos ni sabían dónde quedaba la Argentina, pero sí conocían sobre Juan y su trayectoria".

Cronología

Todas las carreras y principales triunfos

Fangio corrió siete temporadas en F 1 y aún mantiene imbatible el promedio de victorias: 47, 05 por ciento. En total corrió 205 carreras. Había comenzado a hacerlo en F 1 a los 37 años. Se retiró a los 45.

1940-Con Chevrolet. Gran Premio Internacional del Norte. Argentina-Bolivia-Perú. TC.

1941-Con Chevrolet 40. Gran Premio "Getulio Vargas", Brasil.

1941-Con Chevrolet 40. Mil Millas Argentinas.

1942-Con Chevrolet 40. Primera edición de "Mar y Sierras", Argentina.

1947-Con Ford T-Chevrolet. Premio Rosario-Circuito Parque Independencia, Argentina.

1947-Con Volpi Chevrolet. Gran Premio de Montevideo, Uruguay.
Ídem. Premio Primavera, Circuito Playa Grande, Mar del Plata, Argentina. Con Chrevrolet 39. Doble Vuelta de la Ventana, provincia de Buenos Aires, Argentina.

1948-Con Chrevrolet 39. Gran Premio Ciudad de Pringles, provincia de Buenos Aires, Argentina..
Con Volpi-Chevrolet. Premio Otoño, Argentina..Ídem. Circuito de Necochea, Argentina.
Con Chevrolet 39. Vuelta de Entre Ríos, Argentina..
Con Volpi-Chevrolet. Premio ciudad de Mercedes, Uruguay

1949-Con Volpi-Chevrolet. Premio Jean Pierre Wimilli, Argentina.
Con Maserati 4CLT/48. Gran Premio Ciudad de Mar del Plata, Argentina.Con Volpi-Chevrolet. Premio Fraile Muerte, Argentina..
Con Maserati 4 CLT/48. Tipo San Remo. Gran Premio de San Remo, Italia.Con Maserati 4 CLT. Gran Premio de Pau, Francia.
Con Maserati 4 CLT. Gran Premio Roussillon, Francia.Con Simca-Gordini., Gran Premio de Marsella, Francia.Con Ferrari 124, Gran Premio del autódromo de Monza, Italia.Con Maserati 4 CLT/48, Gran Premio de Albi, Francia.

1950-Con Maserati 4 CLT/48, Gran Premio de Pau, Francia.
Con Alfa Romeo 158-Alfetta. Gran Premio de San Remo, Italia.
Idem, Gran Premio de Mónaco.
Con Maserati 4 CLT,Gran Premio de Angulema, Francia.
Con Alfa Romeo 158, Gran Premio de Bélgica-Spa-Francorchamps. Con Alfa Romeo158, Gran Premio de Francia, Circuito de Reims. Con Alfa Romeo 158-Alfetta, Gran Premio de las Naciones, Ginebra, Suiza.Con Alfa Romeo 158, Gran Premio de Pescara, Italia.Con Ferrari 166, Premio Ciudad de Paraná, Circuito Parque Urquiza, Argentina.
Con Ídem. Gran Premio Arturo Alessandri Palma, Santiago de Chile.
Con Talbot Lago. Quinientas Millas de Rafaela, Argentina.

1951-Con Alfa Romeo 159-Alfetta. Gran Premio de Berna, Suiza. Ídem. Gran Premio de Europa, Reims, Francia.Idem. Alfetta. Gran Premio de Bari, Italia.Idem. Gran Premio de España, Barcelona.

1952-Con Ferrari 166. Gran premio de la ciudad de San Pablo, Brasil. Ídem. Gran Premio Quinta de Boa Vista, Brasil.Ídem. Gran Premio Presidente Perón, Buenos Aires, Argentina.Ídem. Gran Premio Eva Perón, Buenos Aires, Argentina.
Ídem. Circuito de Piriápolis, Uruguay. Ídem. Segundo Premio Circuito de Piriápolis, Uruguay

1953-Con Maserati A6-SSF. Premio Vue des Alpes, Suiza. Con Alfa Romeo 6 C. SegundoGran Premio de Supercortemaggiore, Merano, Italia. Con Maserati A6 SSG. Gran Premio de Monza, Italia. Ídem, Gran Premio de Modena, Italia. Con Lancia 3.300. IV Carrera Panamericana de México.

1954-Con Maserati 250 F. Gran Premio de la República Argentina. Idem. Gran premio de Bélgica-Spa-Francorchamps.
Con Mercedes Benz W 196. Gran Premio de Francia, Circuito de Reims. Ídem. Gran Premio de Europa, Nürburgrin, Alemania.
Ídem. Gran Premio de Suiza, Circuito de Bremgarten, Berna.
Ídem. Gran Premio de Italia, Monza.

1955-Ídem. Gran Premio de la República Argentina., Buenos Aires. Idem. Gran Premio Ciudad de Buenos Aires, Argentina.
Con Mercedes Benz 300 SLR, Premio Eiffel-Nürburgrin, Alemania. Con Mercedes Benz W 196. Gran Premio de Bélgica Spa-Francorchamps. Idem. Gran Premio de Holanda-Zandvoort.Con Mercedes Benz SRL, Gran Premio de Suecia-Kristianstad.Con Mercedes Benz W 196 Gran Premio de Italia, Monza.Con Maserati 300 S. Gran Premio de Venezuela, Caracas.

1956-Con Lancia-Ferrari D 50. Gran Premio de la Rep. Argentina, Buenos Aires.Con Ferrari D 50. Gran Premio de la Ciudad de Bs.As. Mendoza, Argentina. Con Ferrari Monza 860. Doce horas de Sebring, usa. Con Lancia-Ferrari 50. Gran Premio de Siracusa, Italia. Ídem, Gran Premio de Inglaterra. Ídem. Gran Premio de Alemania, Nürburgring.

1957-Con Maserati 250 F. Gran Premio de la República Argentina.
Ídem. Gran Premio Ciudad de Buenos Aires. Con Maserati 300 S. Gran Premio de Cuba, La Habana. Con Maserati 450 S. Doce horas de Sebring, Usa. Con Maserati 250 F. Gran Premio de Montecarlo, Mónaco. Con Maserati 300 S. Sexto Gran Premio de Portugal.
Con Maserati 250 F. Gran Premio de Francia, Rouen. Ídem. Gran Premio de Alemania, Nürburgring,
Con Maserati 300 S. Gran Premio de Interlagos, Brasil.
Ídem. Gran Premio de Boa Vista, Río de Janeiro, Brasil.

1958-Con Maserati 250 F. Gran Premio Ciudad de Buenos Aires.

Bibliografía

BIAGI, *Enzo, Ferrari y su leyenda*, Ed.Abril, 1982.

ARACELI, RODOLFO, *Argentinos en la cornisa,* Aguilar, 1995.

CAVALIN, BENJAMÍN MARCOS, *Fangio* 1, 2, 3, 4, 5, Goyanarte, 1977.

FANGIO, JUAN MANUEL Y ROBERTO CAROZZO, *Cuando el hombre es más que el mito*, Ed. Planeta. 1986.

MERLO, MIGUEL ÁNGEL, *Las tuercas calientes*, Ed. de la Flor, 1976.

PÉREZ LOIZEAU, JUAN CARLOS, *2000.0000 kilómetros de recuerdos*, 2006.

PRADAS, OSVALDO A., *Tangos y corridas de San Juan Manuel Fangio*, Ed.Autor, 2001.

SENÉN GONZÁLEZ, SANTIAGO, "Fangio secuestrado en La Habana", *Todo es Historia*, Nro. 368, marzo de 1998.

Revistas *Auto club*, del ACA.

Revista *El Gráfico, de colección Nro. 5*, Editorial Vigil, 2005.

Revista *Noticias*, Ed.Perfil.

Diarios: *Página 12, Popular, La Nación* y *Clarín.*

Fascículos de homenaje en diarios *Clarín*, *La Nación* y *Popular* de julio de 2005.

"Fangio, el mejor". Versión de la película de 1987 y entrevistas "El Gráfico". Formato DVD.

"El secuestro de Fangio". Film argentino protagonizado por Darío Grandinetti.

JUAN MANUEL
FANGIO

Juan Manuel Fangio, a quien llamaron "el demonio de las pistas", fue no solamente el indiscutible campeón de la Fórmula 1 sino también una personalidad atractiva por su dosis de misterio y por su tesonera dedicación al automovilismo. Para algunos corredores que lo sucedieron fue simplemente el mejor conductor de la historia. Tanto los aficionados como los expertos hablan todavía del "método Fangio" y de su gran salto. En el mundo, muchos conocieron a la Argentina a través de sus fulgurantes victorias. Su carrera ocupó apenas once años, pero su nombre ha quedado para la historia asociado a la construcción de uno de los deportes más apasionantes.